MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXVII (313) ● WRZESIEŃ 1981 R. ● CENA 6 ZŁ

9'81

MODELARZ

Wrzesień 1981

SPIS TREŚCI

Nasza okładka

Na zdjęciu modelarze z przodującej modelarni w woj. krakowskim. Od lewej: Marek Hajto, instruktor Józef Małysa, Andrzej Kiebuła i Marek Turek.

O instruktorze Józefie Małysie piszemy na str. 30.

FOT. S. SMOLIS

KRONIKA LOK

Zarząd Wojewódzki Ligi Obrony Kraju w Koninie zorganizował akcję „Lato '81". Pracownicy LOK m. in. na obozie żeglarskim w Słupcy, na obozie harcerskim w Krzykach koło Ślesina, na kolonii PKS Łódź w Ościelcu i na kolonii zorganizowanej przez Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Przyjaciół Dzieci w Dobrej przeprowadzili wiele prelekcji i zawodów. Zorganizowali spotkania z uczestnikami II wojny światowej, z oficerami MO na temat bezpieczeństwa na drogach oraz z pracownikami służby zdrowia traktujące o bezpieczeństwie nad wodami i udzielaniu pierwszej pomocy tonącym.

Akcja ZW LOK w Koninie przyczyniła się do pogłębiania wiedzy wśród młodych ludzi o udziale polskiego żołnierza w rozgromieniu faszyzmu, w historii LWP. Również służyła kształtowaniu patriotycznych postaw młodzieży.

* * *

W miejscowości Murowa, w woj. opolskim podczas trwania kolonii letniej dla dzieci pracowników WSS „Społem" z Mikołowa, woj. katowickie, w przedpołudniowych zajęciach z młodzieżą zajmowano się zdobywaniem odznak sprawności obronnych LOK. Zajęcia prowadziła p. Alicja Muszer instruktor wychowania fizycznego przy współudziale pracowników LOK w Opolu.

* * *

Klub strzelecki Ligi Obrony Kraju przy RTON w Przemyślu zorganizował zawody strzeleckie, w których uczestniczyły ekipy złożone z pracowników Przedsiębiorstwa Państwowego Stacji Radiowych i Telewizyjnych oraz Prasy Radia i Telewizji z okręgu krakowskiego. Uczestniczyli zawodnicy z województw: krakowskiego, tarnowskiego, rzeszowskiego i przemyskiego. Puchar ufundowany przez wojewodę przemyskiego i złoty medal zdobył Jerzy Guć z Przemyśla, — drugie miejsce Ryszard Domka z Przemyśla, a trzecie Waldemar Freundorfer z Krakowa.

* * *

Zarząd Gminny Ligi Obrony Kraju w Osielsku w woj. bydgoskim przy współudziale Rady Gminnej Ludowych Zespołów Sportowych, ZSMP, ZMW zorganizował latem pożyteczną imprezę pod hasłem „Umacniajmy powszechną obronność kraju". W 7 konkurencjach uczestniczyło 250 zawodników i zawodniczek. Zwycięzcami poszczególnych konkurencji zostali: w strzelaniu (kobiety) — Gabriela Strzałka, strzelanie (mężczyźni) — Tadeusz Mróz, rzut granatem — Krzysztof Mazur, tor przeszkód — Roman Modrzyński, bieg 300 m — Lech Suszek.

Puchar prezesa Zarządu Gminnego LOK w Osielsku wywalczyła drużyna koła LOK ze wsi Niwy Wilcze. Po zakończeniu zmagań sportowych odbyła się zgaduj-zgadula na temat „Wojna wyzwoleńcza narodu polskiego w latach 1939—1945.

Dodać należy, że Zarząd Gminny LOK w Osielsku zaliczony jest do najaktywniejszych wśród wiejskich zarządów LOK w województwie bydgoskim.

* * *

Na jeziorze Krzywym w Olsztynie w lipcu zorganizowano regaty żeglarskie w klasie „Omega". Na starcie stanęło czterdziestu pięciu żeglarzy z pięciu olsztyńskich klubów żeglarskich. Zwyciężyli żeglarze z Klubu Morskiego LOK w Olsztynie w składzie: Włodzimierz i Piotr Pruszyńscy oraz Wojciech Klimek, zdobywając puchar ufundowany przez Wydział Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Miejskiego w Olsztynie.

SZANSA DLA RADIOMODELARZY!

Otrzymaliśmy informację z Centralnej Składnicy Harcerskiej, że z dniem 15 maja 1981 r. rozpoczął działalność Punkt Napraw Urządzeń Zdalnego Kierowania Modeli, który mieści się w centrum Warszawy, przy ul. Wilczej 5 (w godzinach 10.30 — 18.00, telefon 29-45-37).

Zakres usług wspomnianego punktu przedstawia się następująco:

— naprawy gwarancyjne aparatur zakupionych poprzez CSH,
— naprawy odpłatne aparatur wszystkich typów (w miarę posiadanych części i podzespołów zastępczych),
— strojenie aparatur (nadajniki, odbiorniki, mechanizmy wykonawcze),
— ekspertyza i wycena urządzeń do zdalnego kierowania na życzenie zleceniodawcy.

Powyższe usługi obejmują również akcesoria i osprzęt towarzyszący eksploatacji aparatur do zdalnego kierowania modeli, jak np. prostowniki, zasilacze, obrotomierze elektroniczne, sprzęt kontrolno-pomiarowy, itp.

Punkt przyjmuje do naprawy również sprzęt dostarczony pocztą, jeśli jego wartość nie przekracza 10 000 zł. (Względy ostrożności i bezpieczeństwa).

Koszty wszystkich usług rozliczane są według obowiązującego w CSH cennika, na które punkt wystawia, jako jednostka gospodarki uspołecznionej, odpowiednie rachunki.

Cieszymy się, że możemy przekazać tak oczekiwaną przez wielu radiomodelarzy wiadomość. Chętnych do napraw, szczególnie po zakończeniu sezonu sportowego, na pewno będzie wielu. Jest więc okazja, by nareszcie naprawić, względnie skontrolować, działanie swojej aparatury.

JM.

W TYGODNIU LIGI OBRONY KRAJU



Obchody Tygodnia LOK w 1981 r. we wszystkich regionach naszego kraju przebiegać będą w niezbyt sprzyjającej atmosferze i warunkach do rozwijania szeroko rozumianej pracy społecznej, w trudnej, wysoce złożonej sytuacji społeczno-politycznej i ekonomicznej, w okresie przejścia szkół na 5-dniowy system nauczania.

Niezależnie jednak od występujących trudności stanowić one będą, jak w każdym roku, dobrą okazję do pogłębienia więzi Ligi ze społeczeństwem oraz do przemyślenia i wypracowywania nowych treści, form i metod działania naszej organizacji, odpowiadających potrzebom chwili. Wynika stąd, że tegoroczny tydzień LOK powinien przyczynić się w głównej mierze do konsolidacji wszystkich organizacji społecznych działających, zwłaszcza w szkołach, na rzecz patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży, kształtowania jej rzetelnej pracy dla socjalistycznej Ojczyzny, pogłębienia znajomości tradycji LWP, jego wkładu w umocnienie siły obronnej i rozwój ekonomiczny kraju, a także tradycji LOK.

W aktualnej sytuacji społeczno-politycznej szczególnego znaczenia nabiera, jesteśmy tego świadomi, patriotyzm — przywiązanie i miłość do ojczystego kraju. Patriotyzm jako pojęcie bardzo konkretne był, jest i pozostanie źródłem siły i rzetelnej pracy, poczucia obowiązku i osobistej odpowiedzialności każdego z nas za to co robimy.

Z tych też powodów organizując i rozwijając wraz z innymi organizacjami działalność wszystkie ogniwa i instancje LOK, zwłaszcza w szkołach, pracując w nowych, jakościowo, odmiennych warunkach, w 5-dniowym systemie nauczania, winny dążyć do wypracowania przez samą młodzież atrakcyjnego programu, na miarę istniejących możliwości. Podejmowane i realizowane przedsięwzięcia winny zawierać więc elementy poznawcze i rekreacyjno-wypoczynkowe, cieszyć się powszechnym uznaniem i zaspokajać aspiracje młodzieży.

Wydaje się za celowe organizowanie w każdej miejscowości i szkole imprez o charakterze społeczno-politycznym jak na przykład: wieczornic, spotkań z weteranami walk o wyzwolenie narodowe i społeczne, kombatantami i żołnierzami LWP, działaczami TPŻ, LPŻ i LOK, wycieczek połączonych z biwakami do miejsc pamięci narodowej, szlakami walk żołnierzy polskich i radzieckich, zwiedzanie muzeów oręża polskiego, sal tradycji jednostek wojskowych, a także licznych zawodów, nie wymagających dużych nakładów finansowych o charakterze sportowo-obronnym.

Z wieloletnich doświadczeń działalności LOK w szkołach jednoznacznie wynika, że największą popularnością i uznaniem wśród młodzieży cieszą się masowe sporty obronne, wychowanie politechniczne oraz wyrabianie praktycznych umiejętności przydatnych każdemu młodemu człowiekowi w codziennym życiu. Istotą tego działania winno więc być ścisłe łączenie elementów ogólnorozwojowych sportów ze zdobywaniem sprawności techniczno-obronnych i kształtowaniem osobowości człowieka, zwłaszcza takich wartości jak: wytrzymałość, zdyscyplinowanie, umiejętność współżycia w kolektywie, rzetelność i inne cechy osobowe potrzebne do obrony kraju.

Obok organizowania, działalności z zakresu sportów ogólnowojskowych i prowadzenia wychowania politechnicznego, szkolne ogniwa Ligi winny wykorzystać obchody Tygodnia LOK do sprawnego merytoryczno-organizacyjnego przygotowania i przeprowadzenia tegorocznej kampanii sprawozdawczo-wyborczej. Konsekwencją tej wielopłaszczyznowej pracy powinno być podniesienie roli i rangi ogniw LOK w systemie socjalistycznego wychowania młodzieży m.in. poprzez pozyskanie innych organizacji społecznych oraz wypracowanie skoordynowanych wspólnych programów działalności społecznej w wolne dni od nauki w roku szkolnym 1981/1982.

płk TADEUSZ GLAJZNER

IV ogólnopolskie zawody o memoriał BOHDANA WĘGRZYNA w Kołobrzegu



Start rakietoplanu z wyrzutni



Marek Krygiel z Aer. Gdańskiego z modelem radzieckiej rakiety „Przeciwpocisk"

Organizatorem zawodów był Klub Garnizonowy w Kołobrzegu, Spółdzielnia Mieszkaniowa oraz Aeroklub Słupski. Zawody odbyły się w dniu 28.06.81 r. na łąkach w Zieleniewie. W przeddzień zawodów na stadionie miejskim w Kołobrzegu zorganizowano pokazy modeli latających sterowanymi falami radiowymi oraz modeli na uwięzi. Umiejętności pilotażowe dla licznie zgromadzonej publiczności demonstrowali modelarze, członkowie Aeroklubu Słupskiego. Zawody przebiegały w serdecznej i miłej atmosferze przy bardzo dobrych warunkach atmosferycznych. Rozegrano w grupie juniorów trzy konkurencje w klasach S-7 — S-3A i S-4C, natomiast w grupie seniorów S-7, S-6A i S-4C. W zawodach uczestniczyło 28 juniorów i 14 seniorów. Najmłodszym zawodnikiem imprezy był Bartłomiej Bala (3 lata), który zajął pierwsze miejsce w klasie S-3A. Zwycięzcy poszczególnych klas otrzymali puchary i medale specjalnie wykonane na tę imprezę. Wręczenia i dekoracji dokonał kierownik Garnizonowego Klubu w Kołobrzegu ppłk Edward Romanowski oraz przewodnicząca Osiedlowego Komitetu Nr 2 Ob. Regina Włodarczyk.

Wyniki indywidualne:

Klasa S-4c — juniorzy
1. Piotr Smoliński Kołobrzeg 212—180—180=572
2. Sławek Wiernicki Kołobrzeg 24—115, 133=435
3. Arek Przedwolski Słupsk 097—180—158=435

Klasa S 3A — juniorzy
1. Bartłomiej Bala Słupsk 240—161—240=641
2. Sławek Wiernicki Kołobrzeg 178—224—189=589
3. Andrzej Abramiuk Słupsk 221—115—166=502

Klasa S-7 makiety — juniorzy
1. Sławek Wiernicki Słupsk Meteor I 588+80=668
2. Arek Przedwolski Słupsk Meteor 1 567+85=652
3. Arkadiusz Jadczak Słupsk Meteor I 476+91=567

Klasa S-4C — seniorzy
1. Grzegorz Jasiński Kołobrzeg 240—240—023=503
2. Andrzej Łyżniak Gdańsk 179—240—003—422
3. Marek Krygiel Gdańsk 111—155—139=405

Klasa S-6A — seniorzy
1. Krzysztof Komorowski Słupsk 079—109—120=308
2. Tomasz Bocheński Gdańsk 087—120—107=305
3. Czesław Pluta Słupsk 098—120—078=276

Klasa S-7 makiety — seniorzy
1. Andrzej Łyżniak — Gdańsk „Diament" B—P4
2. Grzegorz Jasiński — Kołobrzeg „Interkosmos" 693—70=763
3. Mariusz Rochliński — Toruń „Sojuz" 591+68=659

W punktacji memoriałowej red. B. Węgrzyna zdobyto:

Juniorzy
1 — Klub Garnizonowy Kołobrzeg 2598 pkt.
2 — Młodzieżowy Ośrodek Kultury Kwidzyń 942 pkt.
3 — „Rubin" Klub Modelarski Toruń 757 pkt.

Seniorzy
1 Klub LWSN „Zaspa" Gdańsk 1821 pkt.
2 Aeroklub Słupski 1344 pkt
3 Aeroklub Pomorski 1260 pkt.

ZYGMUNT JANECKI



Andrzej Łyżniak Aer. Gdański — zdobywca pierwszego miejsca w kl. S-7



Grzegorz Jasiński zdobywca drugiego miejsca w klasie S-7 seniorów z makietą „Interkosmos"



Na starcie Mariusz Rochliński z modelem rakiety „Sojuz"
Fot. Z. JANECKI

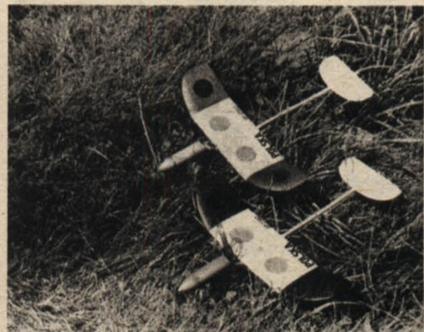
EUROPEJSKIE KRYTERIUM DUBNICA '81



Lot polskiego rakietoplanu na lotnisku w Slavnicy



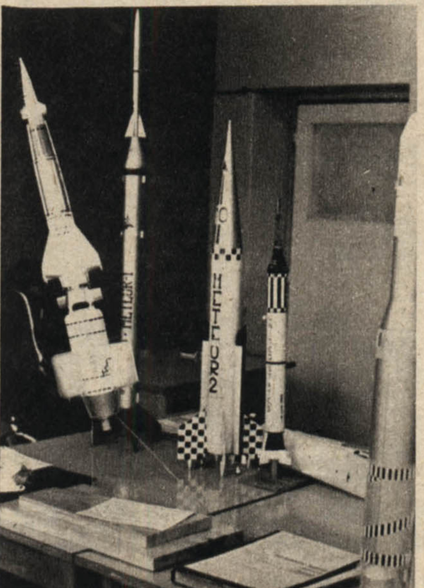
Komisja techniczna na zawodach w Dubnicy.



Modele rakietowe klasy „Orzeł" zawodników polskich



Zawodnik Związku Radzieckiego Sołdatow przygotowuje do otwarcia rakietę



Makiety podczas oceny technicznej

Już od 1965 r. organizowane są w Dubnicy n/Vahom (Czechosłowacja) Międzynarodowe Zawody Modeli Kosmicznych. Po trzech latach przerwy zorganizowano Międzynarodowe Kryterium Modeli Kosmicznych Dubnica '81 w dniach 12.06.—14.06.1981 r. na lotnisku Slavnica.

Impreza otrzymała bardzo staranną oprawę propagandową i sportową. Funkcję głównego sędziego imprezy powierzono doświadczonemu zawodnikowi i reprezentantowi Czechosłowacji, inż. Milanowi Jelinkowi, który z dużą dozą dokładności i ku ogólnemu zadowoleniu wywiązał się z tego trudnego obowiązku bardzo dobrze. Kryterium zostało rozegrane w następujących klasach S-3A, S-4D, S-6C i S-7.

Uczestniczyli zawodnicy z Czechosłowacji, Rumunii, Związku Radzieckiego (dwie ekipy), Jugosławii (pięć ekip) oraz ekipa Polski w składzie: Juliusz Jarończyk, — członek międzynarodowego jury, Zygmunt Janecki — sędzia międzynarodowy w klasie S-7, Ryszard Smoliński — kierownik ekipy polskiej oraz zawodnicy:
Grzegorz Jasiński, Grzegorz Kulig, Sławek Wiernicki (wszyscy z Kołobrzega) i Zbigniew Gutkowski ze Szczecina.

Ten eksperymentalny i nowy skład polskiej ekipy został zatwierdzony na podstawie ubiegłorocznych wyników mistrzostw Polski. Pojechali więc do Czechosłowacji mistrzowie Polski z roku 1980 grupy juniorów. Ekipa polska do startów używała silników naszej produkcji wykonanych przez Rzemieślniczą Spółdzielnię „OTWOCK" konstrukcji Jacka Tomaszewskiego z Warszawy. Silniki okazały się konstrukcją bardzo udaną i niejednokrotnie przewyższały silniki zagraniczne, co pozwoliło naszym zawodnikom uzyskać szereg ciekawych wyników.

W kategorii S-7 startowało 25 zawodników.

1. Janu Kotucha — Czechosłowacja B, „Saturn V" 846+57=903
2. St. Geranczr — Czechosłowacja B, „Saturn IB" 837+53,33=864,33
3. Peter Horacek — Czechosłowacja RMK „Ariane" 808,33+56=864,33

Miejsca Polaków

13 Grzegorz Jasiński — „Merkury Redstone" 629,0+60=689,0
14 Sławek Wiernicki — „Meteor 1" 611,67+68=679,67

W klasie S-3A Polak Grzegorz Kulig zdobył srebrny medal i puchar wynikiem 240+240+240=720 w lotach dogrywkowych nie uczestniczył, ponieważ nie odzyskał modelu, pozostali Polacy uzyskali wyniki: Grzegorz Jasiński 17 miejsce, wynik 240+50+240=530 punktów, a Sławek Wiernicki uzyskał wynik 240+240+0=480 punktów. W klasie S-4D Grzegorz Jasiński: 16 miejsce, 140+0+240=380 punktów. Sławek Wiernicki: 23 miejsce, 132+59+0==191 punktów. Zbigniew Gutkowski:28 miejsce, 26+21+0+87 punktów. W klasie S-6C Grzegorz Kulig 131+135+159=425 punktów. Zbigniew Gutkowski — 237+0+0=237 punktów, Grzegorz Jasiński 92+0++0=92 pkt.

ZYGMUNT JANECKI

Foto: Z. Janecki

XVI ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej — Białystok '81



Zwycięzca w klasie A1 Tomasz Czerniejewski ze spółdzielni Teofilów w Łodzi



Gumówkarz ze Spółdzielni Mieszkaniowej w Ostródzie (woj. Olsztyn) przygotowuje się do startu.



Zdobywcy II m zespołowo, modelarze ze spółdzielni mieszkaniowej z Legionowa, reprezentujący woj. warszawskie.

Po raz szesnasty odbyły się już Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających Spółdzielczości Mieszkaniowej. Tym razem ich organizatorem była Wojewódzka Spółdzielnia Mieszkaniowa w Białymstoku, Aeroklub Białostocki przy współudziale Zarządu Wojewódzkiego LOK oraz Spółdzielni Mieszkaniowej „Zachęta" w Białymstoku.

Na starcie stanęło 28 ekip wyłonionych podczas eliminacji wojewódzkich, a wśród nich również zwycięska ekipa z ubiegłorocznych zawodów, oraz ekipa organizatorów. Kierownikiem zawodów była Halina Krawczyk z Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Mieszkaniowej, zaś sędzią głównym — Mieczysław Czapla, kierownik Ośrodka Modelarstwa Lotniczego w Białymstoku.

Na otwarcie zawodów przybyli: dyrektor Zespołu Społeczno-Wychowawczego Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego — Maria Oleksicka, szef Propagandy ZG Aeroklubu PRL — płk Stefan Ogorzałek, kierownik Biura ZW LOK w Białymstoku — płk Stefan Masztak, prezes Aeroklubu Białostockiego Antoni Grześkiewicz, z-ca prezesa Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Białymstoku — Zenon Masalski i wielu innych zaproszonych gości.

Oficjalne otwarcie było bardzo krótkie: przywitanie ekip, sprawy organizacyjne i by nie tracić dobrej pogody — rozpoczęto zawody. Zawody odbywały się w następujących klasach modeli: modele szybowców szkolnych, szybowców F1H, modele z napędem gumowym (F1G) oraz modele z napędem silnikowym.

Uczestnicy reprezentowali modelarnie spółdzielczości mieszkaniowej z następujących miejscowości: Gliwice (dwa zespoły), Tczew, Ostrów Wlkp., Andrychów, Suwałki, Pionki, Złotów, Szczecin, Mielec, Opole, Toruń, Kielce, Tarnobrzeg, Jawor, Wrocław, Sanok, Łódź, Świdnik, Siedlce, Bydgoszcz, Elbląg, Września, Piotrków Trybunalski, Legionowo, Wieluń, Ostróda, Miastko i Białystok.

Przez dwa dni trwania zawodów, obserwowałem je przy stanowisku sędziego pana E. Kurowskiego z ZG Aeroklubu PRL. Było naprawdę na co popatrzeć. Na pasję i zapał zawodników. I na to, że ci młodzi chłopcy i dziewczęta, gdy rzeczywiście wyczerpali wszystkie możliwości i musieli uznać wyższość innych — umieli przegrywać. To jest bardzo dużo.

Wreszcie zakończenie zawodów, przed hangarem ustawiony został stół z pięknymi pucharami — ufundowanymi przez organizatorów: CZSBM, ZG APRL, Komendę Chorągwi ZHP, Aeroklub Białostocki, Wojewódzką Spółdzielnię Mieszkaniową i Spółdzielnię Mieszkaniową „Zachęta" — dyplomami i pamiątkami proporczykami.

Uroczyste wręczenie nagród, serdeczne gratulacje dla zwycięzców i dla pokonanych. Kto wie, czy w przyszłym roku oni nie będą lepsi. I jeszcze indywidualne nagrody ufundowane przez Centralną Składnicę Harcerską. Potem podziękowanie za dobrą organizację zawodów, sportową postawę zawodników i wszyscy powiedzieliśmy sobie — do zobaczenia, na następnych zawodach już w 1982 roku.

Modelarstwo to nie tylko piękny sport, ale to także możliwość wyrabiania wśród młodzieży zamiłowania do lotnictwa, uczenie politechnicznych zajęć, uczenie szlachetnej rywalizacji sportowej.

Nie jest łatwo przekazać w kilku słowach relacji zaangażowania tych — powiedzmy szczerze — starszych dzieci, ich skupienia przed startem. Niezwra-

ciąg dalszy na str. 9



Trójka medalistów w klasie A 1/2, stoją od lewej W. Chojnacki II m. M. Kindent I m., R. Plaziak III m.



Zwycięzca w klasie F1C6 Jacek Kwaśniak z Legionowa, kończy nakręcanie gumy



Jeden z najmłodszych modelarzy P. Żbik z Gliwic w oczekiwaniu na start w klasie F1C

Fot. K. Łapiński

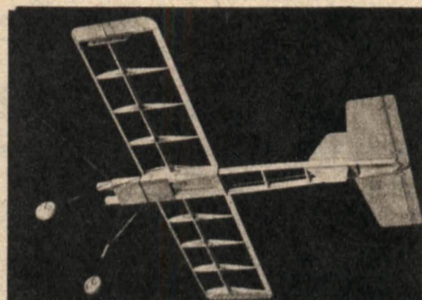
100 LAT DLA JUBILATA

Jan Bury z Poznania w bieżącym roku obchodzi podwójny jubileusz. Siedemdziesiątą rocznicę urodzin i sześćdziesiątą rocznicę rozpoczęcia uprawiania modelarstwa. Z tej okazji zamieszczamy kilka wybranych zdjęć oraz krótki przebieg ciekawej działalności w ulubionym przez niego hobby jakim jest modelarstwo.

Jubilat urodził się w 1911 roku. Jest wielce zasłużonym instruktorem modelarstwa, najaktywniejszym zawodnikiem modelarskim w Polsce, konstruktorem wielu udanych modeli lotniczych (szybowców szkolnych „Żuk", „Druh", „Żaczek"). Modelarstwo lotnicze w niezorganizowanej formie uprawia od 1921 roku. W 1929 roku na wojewódzkich zawodach modeli latających LOPP na lotnisku w Ławicy pod Poznaniem zajmuje trzecie miejsce. W 1932 roku zakłada modelarnię lotniczą przy gimnazjum M. Magdaleny w Poznaniu, gdzie zostaje wykładowcą i instruktorem. W 1936 roku na ogólnopolskich zawodach modeli latających w Brześciu n. Bugiem zdobywa cztery drugie miejsca. W 1938 roku bierze udział w międzynarodowych zawodach o puchar Wakefielda w Guyancourt pod Paryżem zdobywając 20 miejsce. W 1939 roku pracując w Łódzkiej LOPP buduje pierwszy model latający napędzany silnikiem spalinowym, którym na zawodach zdobywa pierwsze miejsce. Od 1945 roku jest aktywnym organizatorem pracowni modelarskich na terenie Wielkopolski. Od 1946 roku nieprzerwanie jest instruktorem modelarstwa w Aeroklubie Poznańskim. W 1947 roku bierze udział w pierwszych po wojnie zawodach zagranicznych w Nivelles — Belgia, zajmując w klasie szybowców piąte miejsce. Od 1946 roku do chwili obecnej bierze udział prawie we wszystkich centralnych zawodach wolnolatających, akrobacyjnych, prędkich, zboczowych, radiosterowanych, samochodowych i pływających. Jest wielokrotnym mistrzem i wicemistrzem Polski w różnych klasach modelarstwa. Posiada uprawnienia instruktora kategorii „S". Jako jedyny modelarz otrzymał z FAI dyplom Paula Tissandera. Odznaczony jest Złotym Krzyżem Zasługi i odznakami: „Zasłużony działacz lotnictwa sportowego", złotą odznaką modelarstwa z trzema diamentami, „Za zasługi dla APRL" i innymi.

Jubilatowi Janowi Buremu życzymy sto lat życia oraz dalszych udanych startów w sporcie modelarskim.

S. SMOLIS



Szkolny model latający na uwięzi „Zuch" skonstruowany przez Jana Burego w 1955 roku, na którym szkoliło się setki modelarzy.



Wkręcanie gumy przez Jana Burego



Jan Bury wraz z małżonką Heleną w otoczeniu kolegów na zjeździe seniorów modelarstwa w Lisich Kątach.



Jan Bury z modelem wodnosamolotu





W środku Jan Bury podczas sympozjum w Pałacu Młodzieży w Poznaniu

◀ Rok 1981. Jan Bury podczas zawodów RC w Lesznie Wlkp.



Jan Bury oraz instr. Kurasz przygotowują model prędki z silnikiem pulsacyjnym do startu.

Mistrzostwa Polski Modeli Swobodnie Latających Seniorów Leszno · 2.07.1981 r.

Jednodniowe mistrzostwa modeli swobodnie latających seniorów rozegrano w Lesznie w dniu 2.07.81 r. Był to pewien eksperyment organizacyjny, gdyż w dotychczasowej historii takich mistrzostw nie rozgrywano. Pewne obawy budził od początku fakt obsługi sędziowskiej około setki zawodników (startowało ostatecznie 98) w ciągu 7 godzin startów, z niepokojem oczekiwano też pogody. Już po pierwszej turze startów, które rozpoczęto o 10.00 wszystkie obawy okazały się płonne. Sprawnie zestawione komisje przez głównego sędziego mgr. P. Włodarczyka (z udziałem juniorów, którzy rozegrali zawody o dzień wcześniej) w liczbie 20, dobra pogoda oraz zdyscyplinowanie zawodników sprawiły, że starty odbywały się bez większych kłopotów. Jedynie momentami zbyt silny wiatr wiejący w kierunku miasta był przyczyną zagubienia kilku dobrych modeli.

Od początku we wszystkich klasach rozgrywała się ostra sportowa walka. A że pogoda była termiczna, oprócz prądów wznoszących były również noszenia, które powodowały „wpadki". Taką wpadkę miał już w pierwszej turze niedawny mistrz krajów socjalistycznych, W. Garynin (ZSRR) startujący gościnnie w zawodach (pełni służbę wojskową w Północnej Grupie Wojsk Radzieckich w Polsce). W trzeciej turze nasz czołowy szybownik A. Fiłańczuk zalicza czas 165 s po małej kontrowersji z sędziami (model skrył się za drzewa i wg zawodnika i pogoni kontynuował lot). To drobne niepowodzenie Andrzeja najmocniej przeżyła towarzysząca ojcu córka Kasia, która rozpłakała się jak bóbr. Czołówka naszych szybowników lata jednak doskonale, brykają białostoczanie z Gołubowskim na czele. Poważne straty notuje natomiast S. Kubit i S. Jurczeniak.

Podobnie sytuacja przedstawia się również w gumówkach. Oprócz dobrych lotów czołówki, odpadają z walki o czołowe lokaty zawodnicy z grupy centralnego szkolenia — J. Podlewski, H. Kucharski, P. Sikora, wszyscy po równych błędach technicznych bez wpływu termiki. W czołówce widać A. Poczobuta, E. Stawinogę, W. Dzika i młodego K. Łuniewskiego. Ostatecznie, podobnie jak w szybowcach, czołowe lokaty w tej klasie zdobyli doświadczeni zawodnicy, którzy najlepiej potrafili latać w złożonych warunkach termicznych.

Niewiele natomiast można napisać o walce silnikówkarzy. Ta trudna klasa modeli wymagająca dobrego wyposażenia technicznego (silniki, mechanizmy sterujące, śmigła) od lat ma ustabilizowaną czołówkę kilkuosobową, która między sobą rozstrzyga walkę o medale. Tak było i tym razem. Wygrał ponownie Ochman, ale zwycięstwo okupił stratą najlepszego modelu, co jest olbrzymią stratą w obliczu najbliższego startu na mistrzostwach świata. Pewną niespodzianką było trzecie miejsce Grabarkiewicza, który latał bardzo poprawnie i wyprzedził żelaznego reprezentanta Piątka. Właściwie w następnym starcie kolejność tej czwórki może być zupełnie inna. Dalej jest duża pustka i nie widać w tym względzie żadnych szans poprawy z różnych względów, m.in. z uwagi na braki sprzętowe. Oglądałem ponadto wiele poważnych kraks modeli świadczących o znacznych brakach technicznych zawodników w zakresie regulacji modeli w fazie lotu silnikowego i niedoskonałości systemów mechanizacji.

Brak miejsca nie pozwala mi na szersze omówienie imprezy. Nie mogę jednak pominąć w sprawozdaniu faktu niezwykle gościnnego przyjęcia modelarzy przez kierownictwo Centrum w Lesznie z ppłk. Hilczarem na czele. Otóż ppłk Hilczar w czasie uroczystego zakończenia mistrzostw oświadczył, że Leszno z przyjemnością gościło modelarzy na tych mistrzostwach i równie mile powita nas w przyszłości. Te słowa zostały przez zgromadzonych modelarzy nagrodzone gromkimi brawami. Nieczęsto bowiem zdarza się nam słyszeć takie słowa od kierowników ośrodków lotniczych, po prostu nie wszyscy nas lubią. Dlatego też raz jeszcze na łamach „Modelarza" w imieniu szerokiej rzeszy modelarzy serdecznie podziękuję ppłk. Hilczarowi za taki stosunek do nas.

Poziom sportowy w poszczególnych klasach modeli w pełni odzwierciedlają wyniki sportowe mistrzostw. Zdecydowanie za mało wysunęli się szybownicy.

Strona organizacyjna mistrzostw bez większych zastrzeżeń, podobnie jak obowiązujący system eliminacji wypracowany przez lata przez Wydział Modelarstwa i Kół Lotniczych ZG APRL. Moim zdaniem należy się jedynie zastanowić nad ilością miejsc przyznawanych strefom północ-południe w poszczególnych klasach modeli. Widocznym np. jest, że północ ma znacznie lepszych gumówkarzy.

Z przyjemnością również należy odnotować fakt, że w czasie mistrzostw odbyło się bardzo owocne spotkanie z red. Stefanem Smolisem — sekretarzem redakcji „Modelarz", z uczestnikami mistrzostw. Szczera i bezpośrednia wymiana poglądów, mam nadzieję, pozwoli w przyszłości jeszcze lepiej redagować dział modelarstwa lotniczego w naszym miesięczniku, czego modelarzom, redakcji i sobie życzy.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

WYNIKI

XVI Ogólnopolskich Zawodów Spółdzielczości Mieszkaniowej

Indywidualnie:

Klasa A1/2

1. Mirosław Kindrat — Gliwice, 491 pkt; 2. Wojciech Chojnacki — Świdnik, 426 pkt.; 3. Robert Płaziak — Sanok, 398 pkt.

Klasa A1

1. Tomasz Czerniejewski — Łódź, 566 pkt.; 2. Marek Arasimowicz — Świdnik, 547 pkt.; 3. Grzegorz Zdzieblik — Gliwice, 533 pkt.

Klasa F1G

1. Jacek Kwaśniak — Legionowo, 487 pkt.; 2. Wojciech Wierciniak — Andrychów, 462 pkt.; 3. Magdalena Kubit — Gliwice, 446 pkt.

Klasa F1C

1. Jacek Sierpowicz — Wrocław, 436 pkt.; 2. Andrzej Grucki — Szczecin, 388 pkt.; 3. Artur Wróbel — Białystok, 358 pkt.

Zespołowo:

1. Międzyzakładowa Gliwicka Spółdzielnia Mieszkaniowa — Gliwice I — 1713 pkt.
2. Spółdzielnia Mieszkaniowa Lokatorsko-Własnościowa w Legionowie — 1669 pkt.
3. Adrychowska Spółdzielnia Mieszkaniowa Lokatorsko-Własnościowa — 1580 pkt.

* * *

Za najlepszą prezentację specjalną nagrodę otrzymała drużyna reprezentująca modelarnię przy Spółdzielni Mieszkaniowej w Legionowie.

Natomiast za wzorową postawę sportową nagrodę otrzymała drużyna reprezentująca Modelarnię przy Spółdzielni Mieszkaniowej w Świdniku.



Zwycięzcy w klasie F1B od lewej: A. Poczobut — II, K. Łapiński — I, E. Stawinoga — III



Mistrz Polski w klasie F1A — R. Gołubowski

KLASA MODELI SZYBOWCÓW F1A

1. R. GOŁUBOWSKI	Białostocki	—	180.180.180.180.180.180.180.	1260
2. A. FIŁOŃCZUK	Białostocki	—	180.180.165.180.180.180.180.	1245
3. J. C. DROŹDZIK	Gliwicki	—	180.152.180.180.180.180.180.	1232
4/5. C. ZDRÓJKOWSKI	Warszawski	—	180.180.180.145.180.180.180.	1225
4/5. J. CHOMICZ	Poznański	—	180.180.180.165.180.180.160.	1225
6. E. ŻBIK	Gliwicki	—	180.180.123.180.180.180.180.	1203
7. Z. MACIEJEWSKI	Szczeciński	—	180.121.180.180.180.180.180.	1201
8/8. W. KURZA	Białostocki	—	180.180.180.163.180.180.132.	1195
8/9. W. GARYNIN	GPAR	—	115.180.180.180.180.180.180.	1195
10. E. COFOLIK	ROW	—	180.090.180.180.180.180.180.	1170

KLASA MODELI Z NAPĘDEM GUMOWYM F1B

1. K. ŁAPIŃSKI	Białostocki	—	180.180.180.180.180.180.180.	1260
2. A. POCZOBUT	Białostocki	—	180.180.104.180.180.180.180.	1184
3. E. STAWINOGA	Gliwicki	—	180.167.180.145.151.180.180.	1183
4/5. W. DZIK	Warszawski	—	116.180.180.180.176.180.145.	1157
4/5. K. ŁUNIEWSKI	W. Mazurski	—	180.180.180.180.138.180.119.	1157
6. M. WOJDYLAK	Kujawski	—	180.180.168.127.180.180.139.	1154
7. B. MALCZYK	Krakowski	—	180.180.180.131.118.180.158.	1127
8. J. ZAJĄC	Gliwicki	—	122.180.180.159.180.180.114.	1115
9. J. PODLEWSKI	Pomorski	—	180.180.032.180.180.180.151.	1083
10. P. SIKORA	Poznański	—	180.167.119.071.180.180.180.	1077

KLASA MODELI Z NAPĘDEM SILNIKOWYM F1C

1. J. OCHMAN	Wrocławski	—	180.180.180.180.180.180.180.	1260
2. R. CZERWIŃSKI	Kujawski	—	180.180.155.180.180.180.180.	1235
3. G. Grabarkiewicz	Wrocławski	—	180.180.180.180.180.180.150.	1230
4. T. PIĄTEK	Wrocławski	—	180.180.180.180.132.180.180.	1212
5. J. KRZEMIŃSKI	W. Mazurski	—	132.180.163.116.095.180.180.	1046
6. J. ZIELIŃSKI	Szczeciński	—	180.180.110.180.067.180.097.	994
7. A. KRUPA	Podkarpacki	—	180.053.086.105.123.180.180.	907
8. K. LEWANDOWSKI	Poznański	—	180.180.000.078.077.180.180.	875
9. M. MAŁECKI	Poznański	—	180.038.132.081.129.180.096.	836
10. E. MOSOR	Świdnicki	—	076.148.126.122.138.083.000.	693



Medaliści w klasie F1C, od lewej: R. Czerwiński — II, J. Ochman — I, G. Grabarkiewicz — III



Medaliści w klasie F1A, od lewej: A. Fiłończuk — II R. Gołubowski — I, J. C. Droździk — III

dokończenie ze str. 6

cania nawet uwagi, że ktoś ich pogania, żeby szybciej. Nie, oni czekali na odpowiedni moment, odpowiedni kierunek wiatru. Jestem przekonany, że tej sportowej pasji się nie pozbędą, że to im zostanie we krwi — i to jest chyba największą zasługą Centralnego Związku Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego, głównego organizatora, inicjatora powstawania modelarni. Jesteśmy wszyscy zainteresowani rozwojem tego ruchu, zarówno Aeroklub PRL jak i Liga Obrony Kraju, ale gdyby Centralny Związek nie zapewnił lokali nie był tak tą sprawą zainteresowany — niewiele dałoby się zrobić.

A przecież w tym roku odbyły się już III Ogólnopolskie Zawody Modeli Kołowych Zdalnie Sterowanych. IX — Modeli Żaglowych, XVI — Modeli Swobodnie Latających, oraz Zawody Modeli Latających na Uwięzi i to wszystko dzięki Spółdzielczości Mieszkaniowej. Wystarczy tylko policzyć ilość uczestników w każdych z tych zawodów, by mieć wystarczające argumenty do tego, że bez żadnej przesady, jakiegoś taniego chwalenia, stwierdzić trzeba, że CZSBM robi doskonałą robotę wśród młodzieży. Że stwarza im warunki rozwoju zainteresowań, odrywa od tego wszystkiego co nazywamy marnotrawieniem wolnego czasu.

I wprawdzie w każdym regulaminie zawodów, czytamy co jest ich celem — to jednak najważniejszym efektem tego całego ruchu prowadzonego przez Spółdzielczość Mieszkaniową jest wychowanie młodzieży, tej najmłodszej i tej już starszej bo przecież w tych zawodach startuje również młodzież powyżej 18 lat.

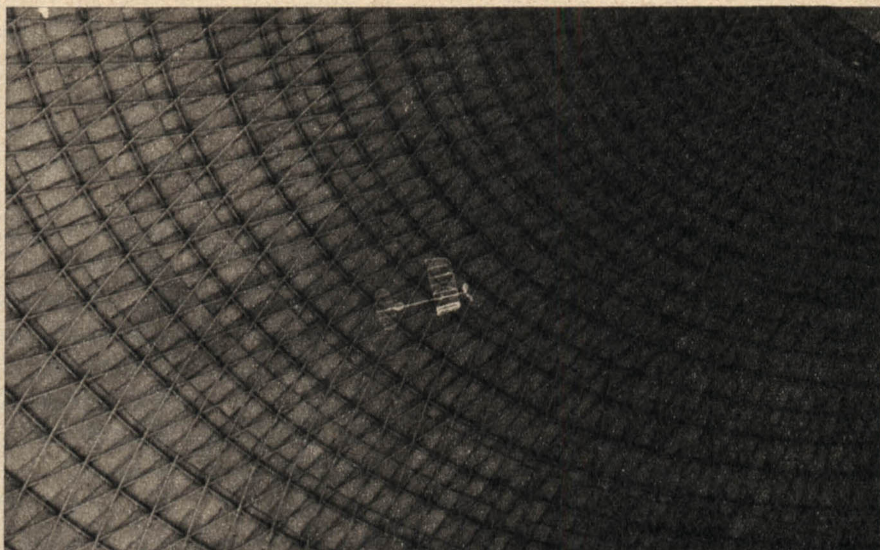
Gdy jeszcze do tego doda się staranną oprawę zawodów, zadbanie o dodatkowe atrakcje — nie ma w tym nic dziwnego, że młodzież z przyjemnością wspomina pobyt na takich zawodach.

Dla przykładu podam tylko, że w Białymstoku, gdzie odbywały się Zawody Modeli Swobodnie Latających pierwszego dnia ich uczestnicy mogli ostemplować sobie kartki pocztowe specjalnym okolicznościowym datownikiem, a po zakończeniu zawodów piloci Aeroklubu Białostockiego Romuald Łukaszewicz i Roman Szymański na „Zlinie" i „Wildze" latali nad Białymstokiem z wszystkimi szczęśliwcami z poszczególnych ekip, obowiązywało losowanie, kto z której ekipy poleci.

Przyjemnie być na takich zawodach, z których wszyscy są zadowoleni. Wprawdzie nie najlepiej było z wyżywieniem, ale to już nie jest wina organizatorów. To co mogli zrobić — zrobili. Nawet zapewnili dobrą pogodę, a to już bardzo dużo.

R. HERNICZEK

X MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI HALOWYCH BRNO 11–12.07.1981 r.



Zwycięski model B. Asletta na tle kopuły

Poczynając od 1968 r. w pawilonie „Z" na terenie Międzynarodowych Targów w Brnie (CSRS) organizowane są zawody modeli halowych F1D znajdujące się w kalendarzu imprez FAI.

W tegorocznych zawodach startowało 28 zawodników z Anglii, Czechosłowacji, NRD, Szwajcarii, Rumunii i Polski. Udział wielu medalistów mistrzostw świata gwarantował wysoki poziom i sportowe emocje. Aeroklub PRL delegował na tę imprezę E. Ciapałę (Aer. Śląski), J. Dihma (Aer. Krakowski) i S. Sierkę (Aer. Bydgoski) i indywidualnie został zaproszony przez organizatorów R. Czechowski (Aer. Krakowski).

Bywalcom zawodów w Brnie wiadomym jest, że loty modeli i osiągane rezultaty w tej hali zależą w głównej mierze od warunków atmosferycznych panujących na zewnątrz hali. Tym razem panujący od kilku dni wyż sprawił, że w okresie zawodów było wokół bardzo ciepło i niemal bezwietrznie. Dlatego też cyrkulacja powietrza wewnątrz hali spowodowana wyrównaniem ciśnień była minimalna a to wydatnie sprzyjało dobrym lotom modeli.

Starty przeprowadzono w ciągu dwóch dni (11 i 12 lipca) po trzy loty każdego dnia. Jedna tura trwała 2,5 godz. Bardzo dobre wyniki posypały się już pierwszego dnia. Doskonale latają modele obydwu Anglików, którzy przywieźli ze sobą butlę z helem do napełniania balonów, którymi bardzo umiejętnie sterują swoje modele. Mistrzem nad mistrze jest w tej specjalności nasz dobry znajomy Laurence Barr. Dwukrotnie bity jest tego dnia rekord hali wynoszący dotychczas 35'15". Pierwszy dokonuje tego model Anglika Bernarda Asletta, który utrzymuje się w powietrzu 35'23". Aslett cieszy się jednak rekordem niewiele ponad godzinę. Oto model Barra po bezbłędnym locie z kilkoma niewielkimi korektami lotu balonem osiąga imponujący wynik — 38'10"! Nic dziwnego, że po takich lotach obaj Anglicy wychodzą na prowadzenie i stają się faworytami imprezy. A jak latają modele naszych zawodników?



E. Ciapała (z lewej) przygotowuje się do startu, model trzyma R. Czechowski

Bardzo dobrze. Sierko w pierwszym dniu uzyskuje 32'40", Ciapała — 32'24", Dihm — 30'07". Niezwykle emocjonujący jest drugi dzień. Atakują nasi. Czechowski uzyskuje kolejno 33'11" i 33'52", wychodzi na trzecie miejsce i depcze Anglikom po piętach. Sierko osiąga 31'53", Dihm — 31'33" a Ciapała w ostatnim locie 31'28". Anglicy utrzymują swoje pozycje a cała nasza czwórka zmieściła się w pierwszej ósemce. Zarówno zajęte miejsca jak i uzyskane czasy świadczą o bardzo dobrym przygotowaniu zawodników do imprezy. Dodać do tego należy wzorową atmosferę, ścisłą współpracę i ogromne zaangażowanie w walkę całej ekipy. Nic dziwnego, że w tej sytuacji, pełniąc funkcję kierownika ekipy i trenera, wespół z zawodnikami cieszyliśmy się z takiego obrotu sprawy. Na najwyższe słowa uznania w naszym zespole zasługuje postawa S. Sierki, który po latach żmudnej pracy, nie zrażony wieloma niepowodzeniami, pewnie ulokował się w czołówce i z powodzeniem atakuje najwyższe pozycje. Cieszy odzyskanie równowagi przez R. Czechowskiego. Na normalnym wysokim poziomie latały modele naszego najlepszego zawodnika w ostatnich latach, E. Ciapały. Dobrze również wypadł tegoroczny mistrz Polski J. Dihm. Zważywszy, że w kraju pozostał jeszcze S. Kujawa, rywalizacja o udział w przyszłorocznych mistrzostwach świata zapowiada się pasjonująco. Na zakończenie dodam, że gospodarze zawodów, małżeństwo Dagmar i Edward Chlubnowie stworzyli ciepłą atmosferę, dzięki czemu wszyscy wyjeżdżali bardzo zadowoleni. Słabiej niż oczekiwano wypadli zawodnicy gospodarzy z rutynowanym J. Kaliną na czele. W uzupełnieniu dodam, że dzielnie nam kibicowali: Jurek Kaczorek, będący członkiem jury oraz członkowie rodzin zawodników.

Wyniki sportowe:

1. Bernard Aslett — Anglia — 35'23"+33'43" = 69'06"
2. Laurence Barr — Anglia — 30'00"+38'10" = 68'10"
3. Ryszard Czechowski — Polska — 33'11'+33'52" = 67'03"
4. Stanisław Sierko — Polska — 32'40"+31'53"=64'33"
5. Dieter Siebenmann — Szwajcaria — 32'18"+32'13" = 64'31"
6. Edward Ciapała — Polska — 32'24"+31'28"=63'52"
7. Józef Stepan — CSRS — 29'44"+33'28" = 63'12"
8. Jan Dihm — Polska — 30'07"+31'33' = 61'40"

Startowało 28 zawodników z 6 krajów.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

MODEL SZYBOWCA BEZOGONOWEGO KL. F3F

Moje wieloletnie zainteresowanie modelami bezogonowymi swobodnie latającymi i szybowcami zdalnie kierowanymi doprowadziły do opracowania konstrukcji modelu szybowca bezogonowego zdalnie sterowanego. Model okazał się konstrukcją udaną, wykazującą się dużą prędkością lotu, co predysponuje go do startów na zboczu w klasie F3F. Konstrukcja modelu jest stosunkowo prosta, tym niemniej wymaga od wykonawcy znajomości technologii współcześnie stosowanych w budowie modeli.

OPIS KONSTRUKCJI

1. Kadłub laminatowy wykonano na wzorcu pozytywnym (wg opisu podanego w książce „Radiomodele" Janusza Wojciechowskiego) z pięciu warstw tkaniny szklanej, cienkiej, nasyconej Epidianem 53. Do boków kadłuba przyklejono profile sklejkowe, przez które przechodzą rurki duralowe ⌀ 5/ Ø 4 służące do włożenia bagnetów ze stali sprężynowej w gatunku 50S2 łączących skrzydła z kadłubem. W kadłubie zamontowany jest także układ dźwigniowy działający wg schematu kinematycznego pokazanego na rysunku.

2. Skrzydła mające na całej długości profil E 182 wykonano wycinając drutem oporowym ze styropianu (w całości). W miejscach łączenia ze skrzydłem są rurki duralowe Ø5/ ⌀ 4 sklejone sklejką i balsą (wg przekroju skrzydła pokazanego na rysunku). Wzdłuż skrzydła wykonany jest w styropianie rowek dla drutu stalowego ⌀ 2,8 napędzającego lotki, oraz wklejona listwa balsowa wzmacniająca krawędź skrzydła w miejscu wycięcia lotki. Skrzydło oklejone jest deseczkami balsowymi 1,5 mm uprzednio sklejonymi według wymaganego kształtu skrzydła. Przy przyklejeniu deseczek należy korzystać z negatywowej części odciętego styropianu dociskając nim deseczki do wykonywanego skrzydła. Krawędź spływu oraz część przykadłubowa skrzydła wzmocniona jest przez wklejenie paska tkaniny szklanej pomiędzy deseczki. Lotkę odcinać należy po oklejeniu skrzydła.

Z kolei wykonujemy balsowe zakończenia skrzydła oraz przyklejamy sklejkowy profil przykadłubowy.

Wykończenie skrzydeł polega na oklejeniu papierem japońskim, wielokrotnym cellonowaniu i pokryciu chemolakiem. Pomiędzy poszczególnymi warstwami lakieru należy skrzydło szlifować i polerować bardzo dobrym papierem ściernym, aż do uzyskania dużej gładkości powierzchni.

3. Oblatywanie modelu należy rozpocząć od sprawdzenia położenia środka ciężkości. Podana wartość rysunku jest orientacyjna i właściwe położenie środka ciężkości należy dobrać podczas oblatywania, poprzez dodawanie ołowiu z przodu lub z tyłu kadłuba. Znalezienie właściwego położenia środka ciężkości jest czynnością długotrwałą, ponieważ niewielkie jego przesunięcia bardzo szybko zmieniają przebieg lotu.

Ważną sprawą jest także dobranie wielkości wychyleń lotek. I tak, jeżeli pracują one jako stery wysokości — wychylenia powinny być w zakresie + 15° — 8°, a kiedy pracują jako lotki wychylenia ich powinny być w zakresie od + 30° — 15°. Właściwe wielkości wychyleń sterów uzyskuje się przez znalezienie odpowiednich proporcji dźwigni w układzie kinematycznym sterowania.

Charakterystyka modelu:

1. Rozpiętość — 2070 mm
2. Długość — 600 mm
3. Powierzchnia skrzydeł — 43 dm²
4. Masa — 1100 g + 900 (obciążenie dodatkowe)
5. Obciążenie powierzchni nośnej — 25.6 — 46-5 g (dm²) z obciążeniem.

WIESŁAW CZAJOR

AKTUALNOŚCI MODELARSTWA LOTNICZEGO I KOSMICZNEGO

Główny Komitet Kultury Fizycznej i Sportu przyznał modelarzom kosmicznym, Mieczysławowi Twardowskiemu ze Słupska, i Ryszardowi Smolińskiemu z Kołobrzegu tytuły „Mistrza Sportu".

* * *

W dniu 14 czerwca br. w Dąbrowie Górniczej zostały rozegrane XIII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na Uwięzi o Memoriał Antoniego Kozłowskiego. Kl. F2A: 1. G. Nowakowski — 243,243 km/h, 2. T. Chojnacki — 197,802 km/h, 3. B. Madejski — 181,818 km/h. Kl. K2C: 1. A. Ziemniak / A. Gałkowski — 4'40", 4,41", 9'08", 2. M. Razniak / A. Florian — 5,39", 4,33", 11,59", 3. P. Okoniewski / J. Jóźwiak — 5'54", 5'06".

* * *

W dniu 14.06.1981 r. w Warszawie rozegrane zostały Półfinały Mistrzostw Polski Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych F3B dla okręgów 1, 2, 8, 9. Startowało 43 zawodników. Przeprowadzona została 1 tura lotów. 1. R. Arendzikowski (W-wa) — 2433, 2. G. Zdrójkowski (W-wa) — 2312, 3. M. Czapla (Białystok) — 2237, 4. J. Łapiński (Białystok) — 2230, 5. A. Ramza (W-wa) — 2183, 6. R. Dyrzbański (W-wa) — 2053.

* * *

W dniach 19—21 czerwca br. w Częstochowie rozegrane zostały Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi. Kl. F2A: 1. G. Nowakowski (Aer. Śląski) — 266,67 km/h, 2. T. Chojnacki (Aer. Śląski) — 216,48 km/h. 3. B. Madejski (Aer. Śląski) **Kl.F2B (juniorzy)** 1. A. Śliwa (Aer. Słupski) — 4838, 2. R. Czyż (Aer. Poznański) — 4770, 3. T. Tronina (Aer. Rzeszowski) — 4215, **Kl. F2B (seniorzy)** — 1. J. Ostrowski — 6232, 2. P. Zawada (Aer. Poznański) — 5918, 3. P. Dzióba (Aer. Warszawski) — 5790. **Kl. F2C** 1. M. Brożek J. Jastrzębski (Aer. Warszawski) 8'38", 2. J. Jóźwiak (Aer. Warszawski) — P. Okoniewski (Aer. Częstochowski) — 9'26", 3. Ziemniak (Aer. Częstochowski) — A. Gałkowski (Aer. Śląski) — dysk. Kl. F2D — 1. S. Gomuliński (Aer. Wrocławski), 2. M. Lange (Aer. Poznański) 3. St. Lewiński (Aer. Wrocławski).

* * *

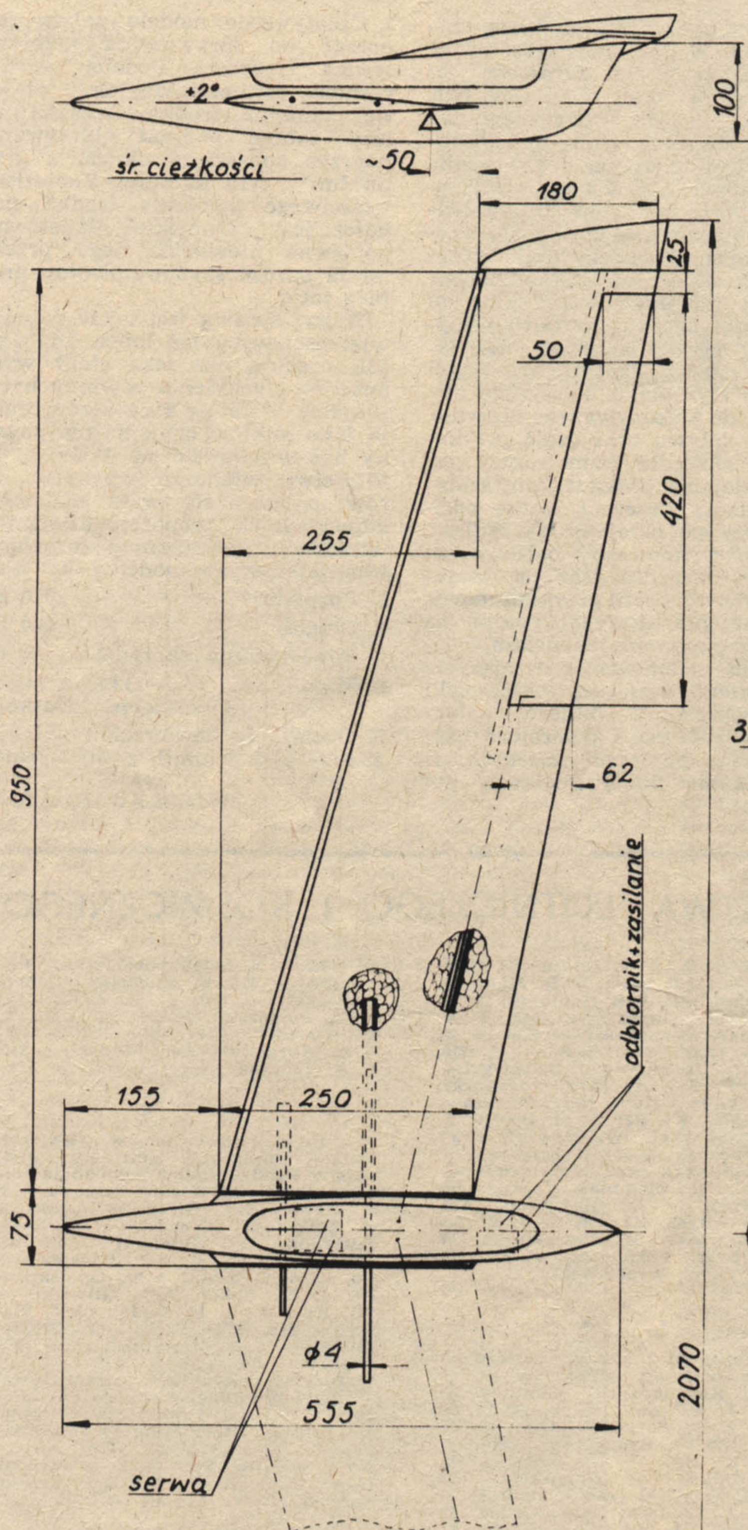
W Toruniu 31 maja br. zostały rozegrane półfinały Mistrzostw Polski Modeli Kosmicznych. Seniorzy **Kl. S3A** 1. J. Witkowski (Aer. Pomorski) — 720, 2. T. Bocheński (Aer. Gdański) — 720, 3. Rycio (Aer. Gdański) — 697. **Kl. S4C:**
1. S. Gałka (Aer. Gdański) — 652, 2. 6. Nasierowski (Aer. Pomorski) — 631, 3. J. Boniecki (Aer. Grudziądzki) — 520. **Kl. S6A:** 1. K. Kos. (Aer. Słupski) — 320, 2. R. Pięciak (Aer. Słupski) — 313. 3. R. Wróblewski (Aer. Pomorski) — 290. Kl. S7: 1. R. Smoliński (Aer. Słupski) — 689, 2. A. Łyżniak (Aer. Gdański) — 534, 3. T. Kokoszewski (Aer. Bydgoski) — 514. Juniorzy Kl. S3A: P. Smoliński (Aer. Słupski) — 710, 2. 6. G. Kryciński (Aer. Słupski) — 663, 3. J. Kokowski (Aer. Pomorski) — 628. Kl S4C: 1. 6. Machajewski (Aer. Pomorski) — 631, 2. S. Zieliński (Aer. Pomorski) — 560, 3. P. Ochociński (Aer. Pomorski) — 530. Kl. S7: 1. S. Wiernicki (Aer. Słupski) — 626, 2. A. Abramiak (Aer. Słupski) — 542, 3. A. Jadczak (Aer. Słupski) — 519.

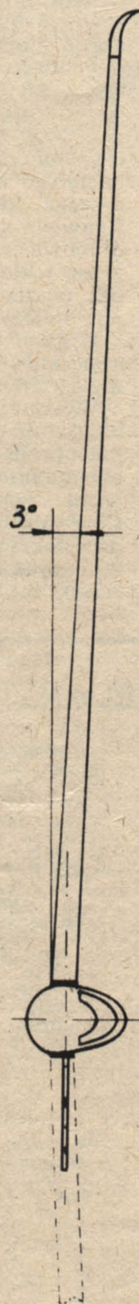
* * *

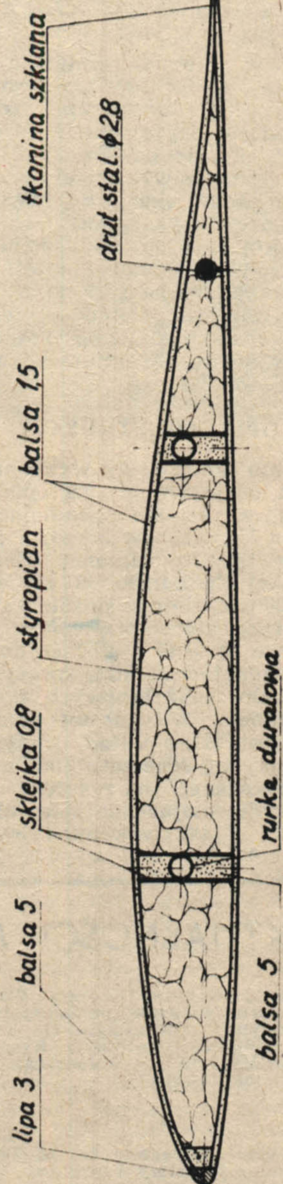
W dniu 6 czerwca br. w Gliwicach zostały rozegrane półfinały Mistrzostw Polski Modeli Swobodnie Latających dla juniorów. KL. F1A: 1. K. Sowa (Aer. Gliwicki) — 900, 2. M. Żbik (Aer. Gliwicki) — 815, 3. G. Żdzieblik (Aer. Gliwicki) — 794. Kl. F1B: 1. R. Sowa (Aer. Gliwicki) — 805, 2. A. Dębiński (Aer. Opolski) — 766, 3. M. Sokół (Aer. Gliwicki) — 741, Kl. F1C: 1. M. Cudak (Aer. Śląski) — 348, 2. P. Żbik (Aer. Gliwicki) — 291, 3. T. Brzeziński (Aer. Gliwicki) — 258.
W tym samym dniu rozegrane zostały Zawody Modeli Swobodnie Latających o Puchar Towarzystwa Przyjaciół Gliwic. Oto zwycięzcy zawodów: F1A — Żbik (Aer. Gliwicki) — 900 + 240 + 163, F1B — E. Stawinoga (Aer. Gliwicki) — 844, F1C — J. Włodarczyk (Aer. Śląski) — 606.

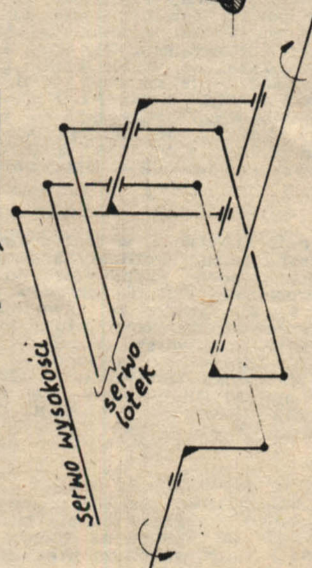
* * *

W Nowym Targu w dniach 6—7 czerwca br. rozegrane zostały II Zawody Modeli Szybowców Zdalnie Sterowanych F3B tzw. „Duże Formy" (rozpiętość skrzydeł do 5 metrów). 1. E. Trzopek, 2. H. Herma, 3. E. Rogowski, 4. J. Pudełko, 5. T. Wiśniowski.



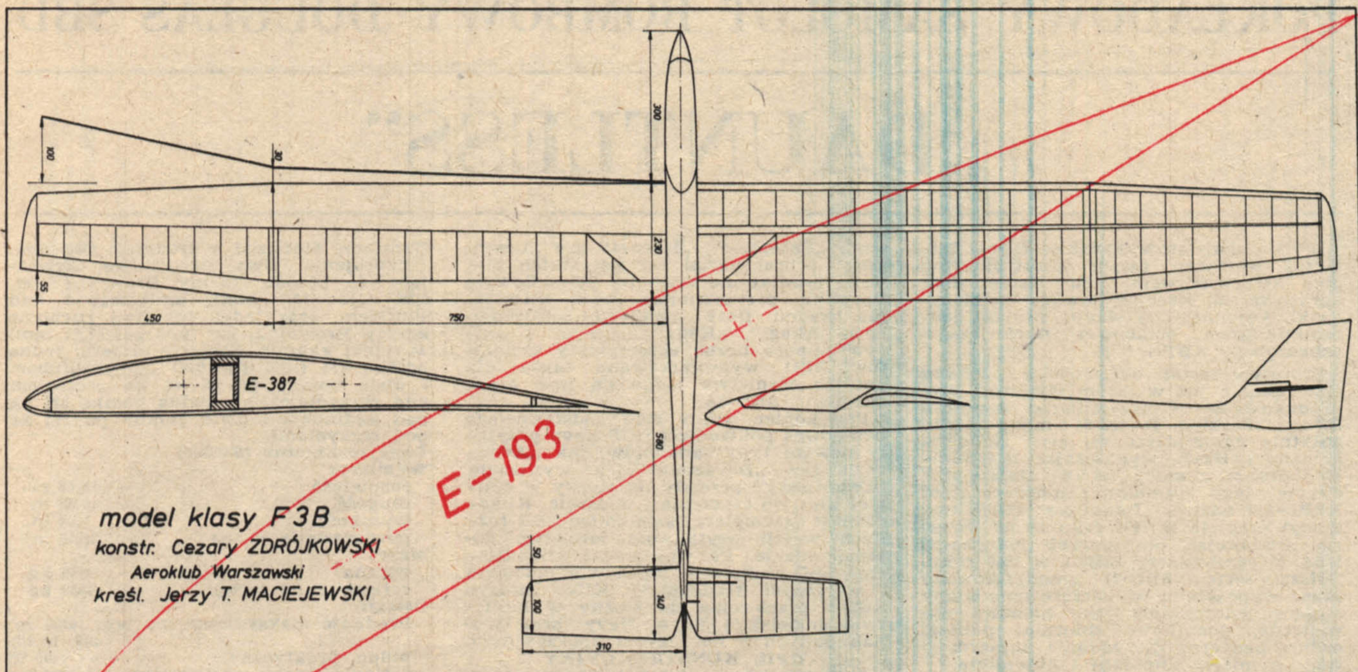




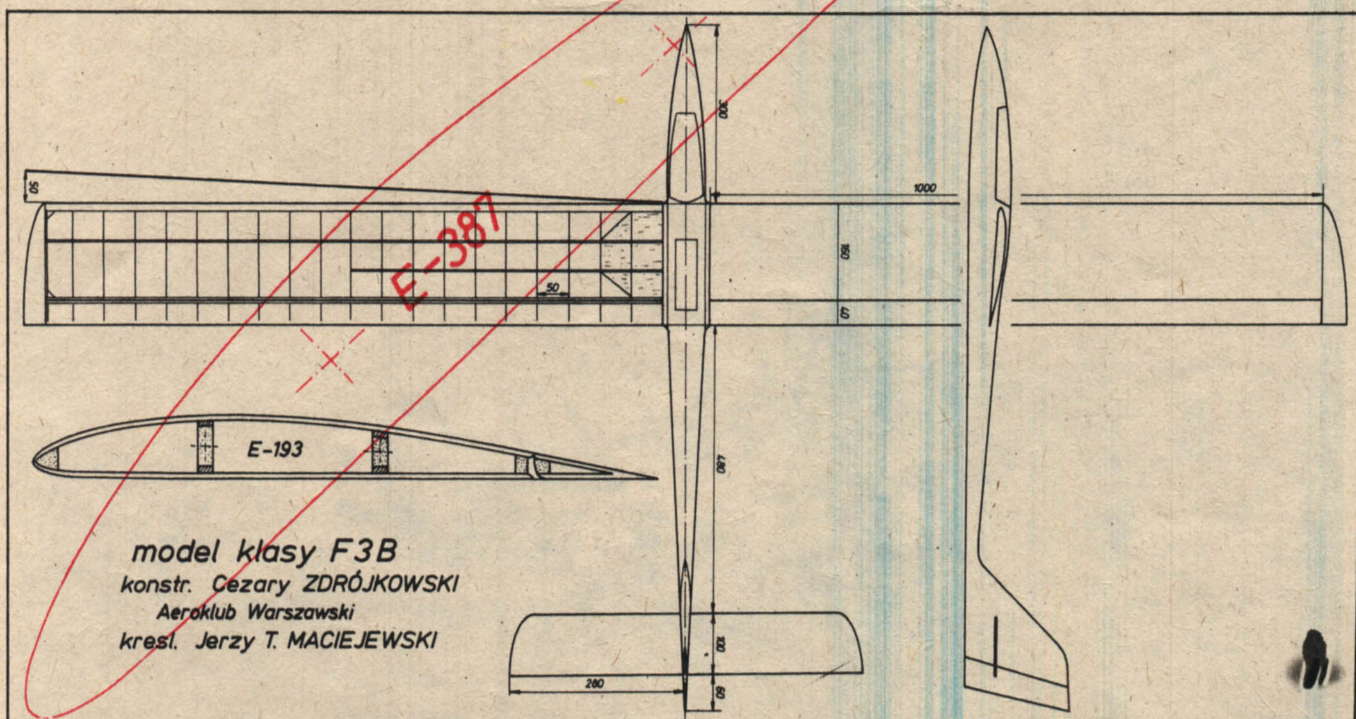


Model szybowca kl. F3F
konstr. W. Czajor

rok 1980



CIEKAWE MODELE



POKŁADOWY SAMOLOT BOMBOWY DOUGLAS SBD

„DAUNTLESS"

W 1934 roku amerykańskiej firmie lotniczej Northrop zespół konstruktorów pod kierownictwem Eda Heinemanna opracował na zlecenie dowództwa Marynarki Wojennej (US Navy), projekt jednosilnikowego bombowca nurkującego oznaczonego XBT-1. *

Prototyp został oblatany w czerwcu 1935 roku, a już w lutym 1936 roku wyprodukowano 54 egzemplarze samolotu ET-1 z silnikiem R-1535-94 o mocy 616 kW. Ostatnie egzemplarze tej serii zmodyfikowano (XBT-2), wyposażając je w silniki R-1820-32 o mocy 746 kW. Dalszą produkcję tego samolotu pod oznaczeniem XSBD-1 i nazwie „Dauntless" (Nieustraszony) przyjęła w 1937 roku firma Douglas produkując dla potrzeb marynarki USA 57 egzemplarzy SBD-1 w 1940 roku. Dalszą serię (SBD-2) zmodyfikowano przez wyposażenie w perforowane klapy służące jednocześnie jako hamulce powietrzne, dodatkowe zbiorniki paliwa, osłony pancerne dla załogi i najbardziej czułych miejsc samolotu i autopilota.

Ta wersja uzbrojona była w dwa nieruchome kaemy pilota o kalibrze 7,62 mm (0,30 cala), umieszczone nad silnikiem i pojedyńczy obrotowy kaem 0,30 cala w drugiej kabinie. Samolot zabierał 544 kg bomb. Samoloty SBD „Dauntless" były produkowane przez całą wojnę w różnych wersjach użytkowych, z różnym wyposażeniem, uzbrojeniem i napędem. Łącznie wyprodukowano 5720 egzemplarzy wszystkich wersji. Kilkadziesiąt egzemplarzy SBD-4 wyprodukowanych w 1942 roku wyposażono w aparaturę i specjalne wyposażenie radionawigacyjne do działań podczas złej pogody.

Samolot „Dauntless" w swych dwóch podstawowych wersjach SBD-2 SBD-3 był standardowym bombowcem pokładowym US Navy podczas całej wojny. Stanowił wyposażenie wszystkich większych lotniskowców USA jak „Yorktown", „Enteprise", „Hornet" czy „Lexington" i brał udział we wszystkich bitwach lotniczo-morskich na południowym Pacyfiku przyczyniając się do zniszczenia trzonu floty japońskiej, lotniskowców „Akagi", „Kaga", „Soryu" i „Hiryu". Sporą liczbę egzemplarzy samolotów SBD wyprodukowano także dla potrzeb lotnictwa lądowego pod oznaczeniem SBD-5A.

Pod koniec wojny rolę podstawowego bombowca pokładowego US Navy przyjęły nowsze typy samolotów, jak „Avenger" czy „Devastator", a wysłużone „Dauntlessy" przeszły do służby w drugiej linii, do szkolenia i wsparcia. Kilkadziesiąt egzemplarzy samolotów SBD różnych wersji użytkowało lotnictwo nowozelandzkie. Po wojnie zaś kilkadziesiąt SBD służyło w lotnictwie lądowym i marynarce francuskiej. Kilka maszyn SBD-5 przekazano do służby w lotnictwie angielskiej Royal Navy, brak jednak danych o ich użyciu operacyjnym.

OPIS KONSTRUKCYJNY

Jednosilnikowy, dwumiejscowy dolnopłat bombowy z przeznaczeniem głównie jako samolot pokładowy marynarki, bazujący na lotniskowcach. Konstrukcja i pokrycie całkowicie metalowe, z wyjątkiem lotek i sterów wysokości pokrytych płótnem. Skrzydła wyposażone w klapy podwójnego działania, dwuczęściowe, służące w czasie nurkowania jako hamulce powietrzne, nie pozwalające przekroczyć prędkości krytycznej (grożącej zniszczeniem konstrukcji maszyny).

Wyposażenie specjalne do użytkowania na pokładzie lotniskowca; hak hamujący i zaczepy do katapulty. Podwozie główne jednogoleniowe, chowane w skrzydła, kółko ogonowe stałe. Załoga: pilot i nawigator-strzelec pokładowy. Silnik dziesięciocylindrowy, gwiazdzisty, chłodzony powietrzem Wright R-1820-60 Cyclone o mocy 896 kW (SBD-5). Napędzał trójłopatowe przestawialne śmigło Hamilton Standard o średnicy 3500 mm.

Uzbrojenie: Dwa nieruchome, strzelające do przodu kaemy Browning kal. 0,50 cala (12,7 mm), umieszczone nad silnikiem, oraz jeden lub dwa ruchome kaemy Browning, kal. 0,30 cal (7,62 mm) w tylnej kabinie. Samolot zabierał jedną bombę 454 (1000 funtów) pod kadłubem i dwie bomby po 45 kg na zaczepach pod skrzydłami, lub jedną bombę 227 kg pod kadłubem i dwie bomby po 113 kg pod skrzydłami.

Dane techniczne (SBD-5)

Wymiary:

rozpiętość	— 12,65 m
długość	— 10,06 m
wysokość	— 3,94 m
powierzchnia nośna	— 28,40 m²

Masy:

własna	— 2960 kg
całkowita (w locie)	— 4853 kg

Osiągi:

Prędkość maksymalna (na wys. 4200 m)	406 km/h
pułap praktyczny	— 7400 m
zasięg (z maks. obciążeniem)	— 1794 km
wznoszenie	— 8 m/sek

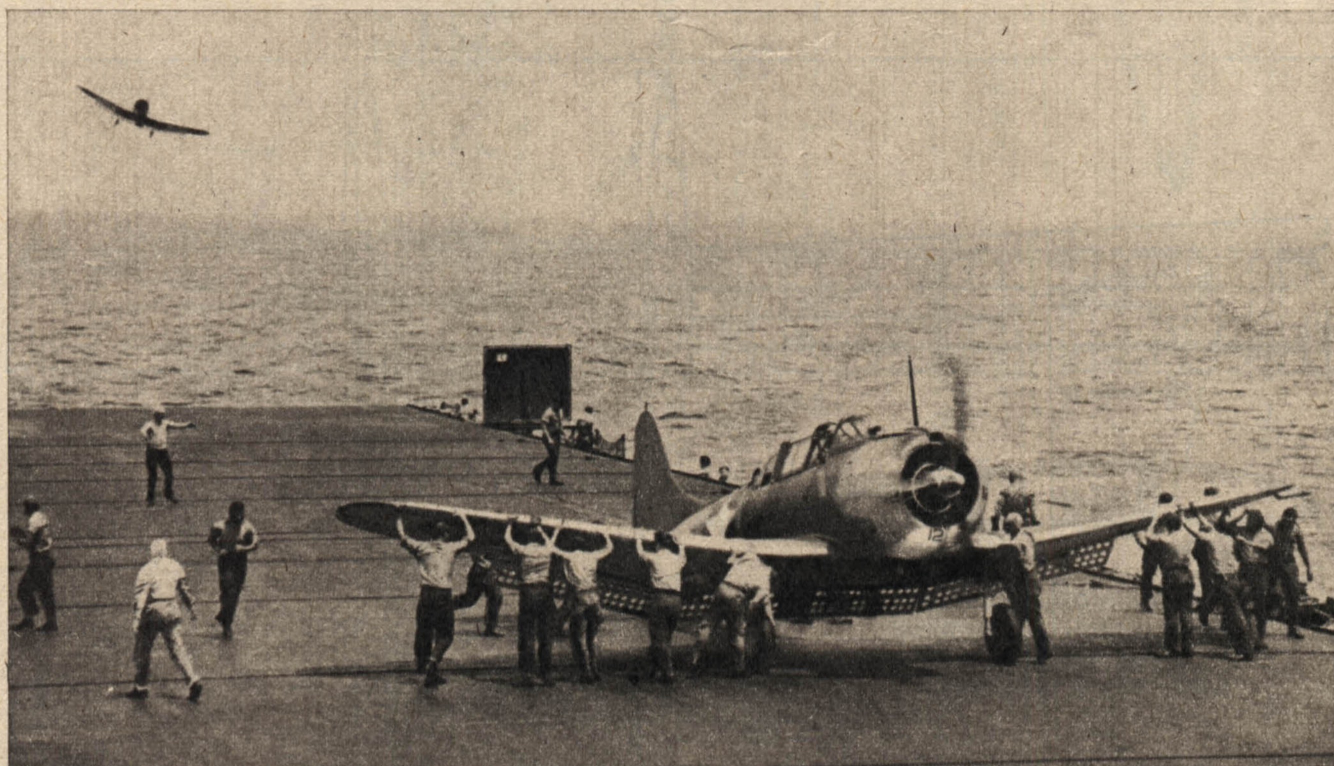
Malowanie

Samoloty SBD „Dauntless" malowane były wg schematu kamuflażu US Navy, spód jasnoszary, góra początkowo oliwkowa, później ciemnoszara, w końcu ciemnoniebieska (kolor Navy Blue). Gwiazdy lotnictwa morskiego na obu powierzchniach płata i na kadłubie. Oznaczenie przynależności do poszczególnego okrętu przy pomocy kodu złożonego z liter i cyfr (białych na kadłubie oraz kolorowych elementów geometrycznych na usterzeniu.

Opracował:
W. BĄCZKOWSKI

* *Wg nomenklatury amerykańskiej symbolem X przed numerem typu oznacza się samolot będący w stadium prototypu. BT — bomber, torpedo. SBD — strike, bomber, dive (atakujący, bambowy, nurkujący).*

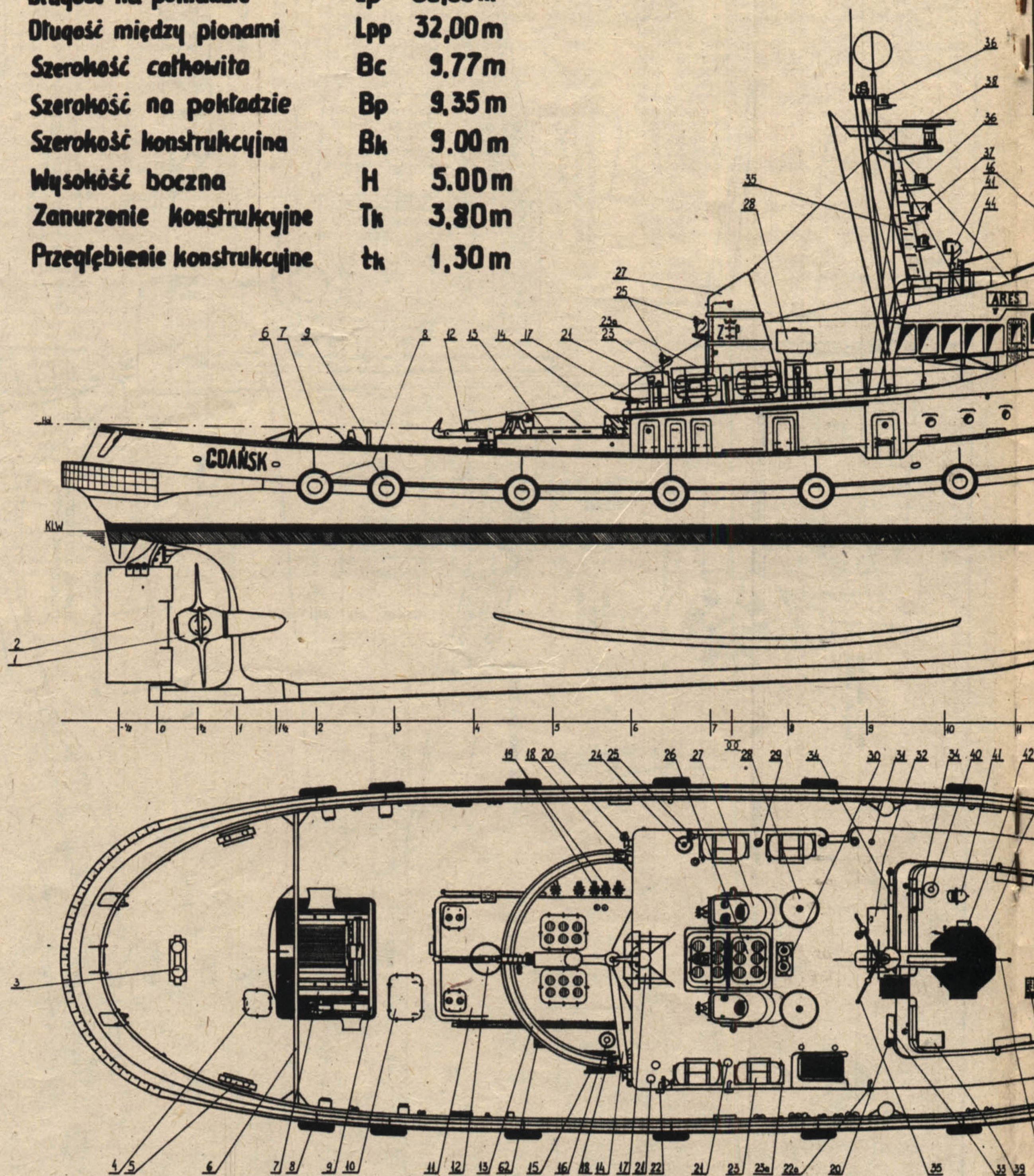
SBD-3 „Dauntless" na pokładzie lotniskowca „HORNET"



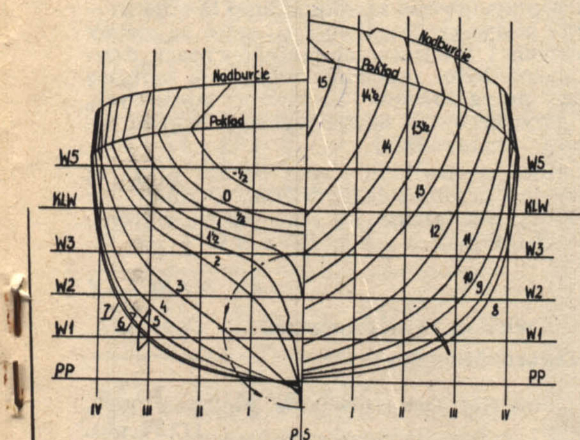

A B C D E
F G H J K
ŚMIGŁO HAMILTON STANDARD ø 3500
BŁĘKITNY
ŻÓŁTY
CZERWONY
ZACZEP NA BOMBĘ 100 FUNTÓW
CHODNIK
SCHEMAT POŁOŻENIA KLAP PRZY LĄDOWANIU (BEZ SKALI)
PITOT
SCHEMAT POŁOŻENIA KLAP PRZY NURKOWANIU (BEZ SKALI)
TABLICA PRZYRZĄDÓW PILOTA (BEZ SKALI)
LOTKA TYPU FRISE (BEZ SKALI)
ZAWIAS
ZACZEP KATAPULTY
L
DWA KAEMY BROWNING 0,5"
SEGMENT STAŁY OSŁONY
KAEM BROWNING 0,3 CALA
CELOWNIK
ŚWIATŁA ROZPOZNAWCZE
POKRYWA LUKU RADIOSTACJI (TYLKO Z PRAWEJ STRONY)
NACA 2415
LINIA PODZIAŁU KOLORÓW
BOMBA 1000 FUNTÓW
POKRYWA LUKU DINGHY I SPRZĘTU RATUNKOWEGO
HAK HAMOWNICZY
ZACZEP KATAPULTY
PODZIAŁKA
0 1 2 3
POKŁADOWY BOMBOWIEC NURKUJĄCY DOUGLAS SBD3
DAUNTLESS
OPRAC. KREŚLIŁ WIESŁAW BĄCZKOWSKI
IL.ARK. 1
NR.ARK. 1
SKALA
DATA 06.1980
NR. RYS. 55

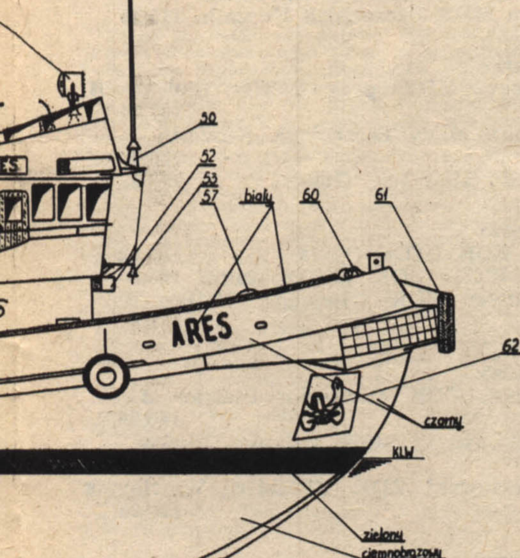
Wymiary główne:

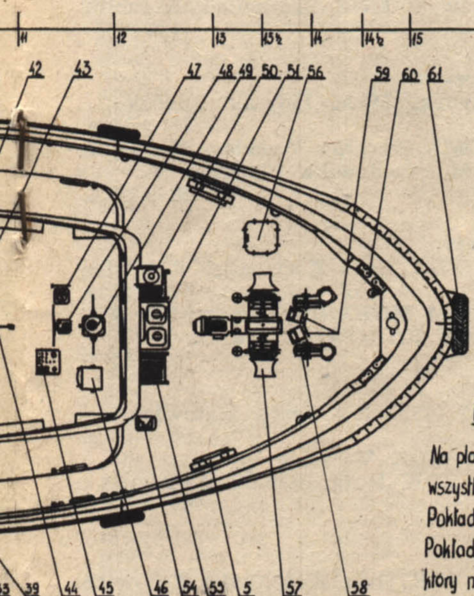
Długość całkowita	Lc	36,23 m
Długość na pokładzie	Lp	35,35 m
Długość między pionami	Lpp	32,00 m
Szerokość całkowita	Bc	9,77 m
Szerokość na pokładzie	Bp	9,35 m
Szerokość konstrukcyjna	Bk	9.00 m
Wysokość boczna	H	5.00 m
Zanurzenie konstrukcyjne	Tk	3,80 m
Przegłębienie konstrukcyjne	tk	1,30 m



W NRZE 105 „PLANÓW MODELARSKICH" OPUBLIKOWANE ZOSTANĄ KOMPLETNE RYSUNKI (ARK FORMATU A1) HOLOWNIKA „ARES"







Uwaga:

Na planie generalnym nie pokazano wszystkich szczegółów wyposażenia. Pokład główny i nawigacyjny jest kiopłowany. Pokład namiarowy posiada geting drewniany, który nie jest pokazany na planie generalnym.

Podziałka 1:75 / 1:25 — 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9m / 0 1 2 3m

CR GDYNIA	**Holownik „ARES"** *Plan generalny i linie teoretyczne*	
	Opracował i kreślił: Ryszard Chrzanowski	
	Podziałka 1:75	*Nr. arkusza 1/6*

W DESZCZU I SŁOŃCU

Z udziałem prezesa Zarządu Głównego LOK, gen. dyw. Wacława Jagasa i wicewojewody Piotrkowa Trybunalskiego inż. Józefa Rękorajskiego odbyło się w dniu 26.06.81 r. otwarcie kolejnych mistrzostw Polski modeli pływających klas F3-E, F3-V i FSR w Opocznie w woj. piotrkowskim. Otwarcie odbyło się przy pięknej słonecznej pogodzie, choć jeszcze przed kilkoma dniami padały obfite deszcze, zamieniając teren Ośrodka Sportu i Rekreacji istniejącego w tym mieście w prześwitujące wodą łąki. Toteż pierwsze wrażenie przyjeżdżających na zawody, którzy zobaczyli rozstawione wojskowe namioty było przyjemne, że pomyślano o zapewnieniu zabezpieczenia przed deszczem. Jakże się one przydały! Samo otwarcie mistrzostw odbyło się z całym ceremoniałem, z uroczystymi przemówieniami, wciąganiem flagi na maszt, przyrzeczeniami zawodników i sędziów, hymnem Polski w wykonaniu orkiestry miejscowych zakładów włókienniczych, wszystko przy pięknej słonecznej pogodzie. Dzięki temu zdołano bez przeszkód rozegrać zawody w klasie F3 w obu podgrupach i zespołach wiekowych.

Ciepło i zachodzące piękne słońce wróżyły dobrą pogodę na następny dzień. Jakież było zdziwienie uczestników imprezy, gdy obudzili się przy siąpiącym od wczesnego ranka dość obfitym deszczu. Program zawodów trzeba było jednak realizować i mimo padającego cały dzień deszczu kontynuowano starty klas RSR-3,5 oraz FSR-6,5, nie zważając również na dość znaczne sfalowanie wody, co dla wielu startujących kończyło się wywrotkami lub przedwczesnym schodzeniem ze stanowiska z powodu trudności z uruchamianiem zawilgoconych silników. Wypadało podziwiać zawodników, którzy na przekór naturze twardo walczyli, mimo tak niesprzyjającej pogody, podziwialiśmy przemokniętą obsługę kajaków do wyławiania modeli (było tak mokro, iż niektórzy pozdejmowali dresy i koszule, które w tej sytuacji tylko krępowały ruchy). Podziwialiśmy zespół sędziowski pracujący pod kierownictwem inż. Ryszarda Knisznera z Krakowa, który konsekwentnie realizował program zawodów bez względu na okropną pogodę (a były w tym zespole i dwie panie, kierowniczka WOM LOK w Legnicy Krystyna Olanin, i w Wałbrzychu, Emilia Jawna), a także organizatorów imprezy z wszechobecnym i czuwającym nad stroną sportową Wacławem Zięciną oraz kierownikiem Biura ZW LOK w Piotrkowie Trybunalskim płk. Antonim Ludwinem. Drugą, tym razem miłą, niespodzianką, był ranek w niedzielę 28 czerwca, który przyniósł ciepło, słońce i prawie całkowity brak wiatru. Trzecia część imprezy, czyli starty modeli klasy FSR-15, odbyły się znów przy wspaniałych warunkach atmosferycznych (gdyby można to było przewidzieć, zmieniono by starty puszczając w sobotę małe modele klas FSR-3,5 i 6,5).

Warunki atmosferyczne mają ogromne znaczenie i mogą pokrzyżować najlepsze nawet przygotowanie zawodników. Stąd i tym razem ostateczne wyniki nie wypadły najlepiej, choć dobrzy, i tak byli dobrymi, jak na przykład Stanisław Radwan z Oświęcimia, Jerzy Janicki z Kędzierzyna, Sławomir Buraczyński z Gdyni i inni, którzy znów uplasowali się w czołówce, co widać z załączonego wykazu.

Cieszy liczny udział w mistrzostwach młodzików i juniorów oraz ich zasługujące na pochwałę wyniki. A jakie to były wyniki, wystarczy spojrzeć na załączoną tabelę.

Inną sprawą, która bardzo cieszy, to fakt „odkrycia" jeszcze jednego wspaniałego akwenu do rozgrywania zawodów modeli pływających, ofiarność aktywu LOK z Opoczna i miasta wojewódzkiego, którzy potrafili tak dobrze przygotować zawody, mimo iż organizowali je po raz pierwszy, życzliwość i pomoc ze strony władz partyjnych i miejscowych zakładów pracy, dzięki którym można było zapewnić wspaniałą oprawę organizacyjną, przygotowanie stanowisk startowych, nagrody dla zwycięzców, a nawet występy zespołu ludowego ziemi opoczyńskiej.

Mimo zmiennej, a chwilami nawet bardzo przykrej pogody, wszystko przebiegało sprawnie, w miłej atmosferze, co oby powtarzało się i na innych naszych imprezach modelarskich.

JAN MARCZAK

WYNIKI INDYWIDUALNE

Klasa F3-Standard. Młodzicy

1. Roman Zięcina SM Tomaszów Maz. Piotrków Tryb. 112,16 pkt.
2. Dariusz Kistowski LSOKOiS Koszalin Leszno 109,60 „
3. Marek Kordowiecki SP Świdwin Koszalin 87,00 „

F3-Standard. Juniorzy, tylko 1 zawodnik
Marek Skirucha MDK Szczecinek Koszalin 113,28 „

Klasa F3-E Juniorzy
1. Krzysztof Ligęza ZDK przy ZCHO Bielsko B. 132,74 „
2. Marek Skirucha MDK Szczecinek Koszalin 130,80 „
3. Marek Zasadzki GSM Lot. Gdańsk 129,82 „

Klasa F3-E Seniorzy
1. Jerzy Janicki ZDK LECH Opole 139,02 „
2. Jan Kosmala WOM LOK Kalisz Kalisz 135,36 „
3. Stanisław Radwan ZDK Oświęcim Bielsko B. 135,36 „

Klasa F3-V Juniorzy
1. Jarosław Cichoń ZDK Oświęcim Bielsko B. 140,38 „
2. Sławomir Buraczyński MSM Gdynia Gdańsk 126,80 „
3. Ryszard Krzeszewski ZDK CHEMIK Włocławek 118,60 „

Klasa F3-V Seniorzy
1. Stanisław Radwan ZDK Oświęcim Bielsko B. 139,50 „
2. Andrzej Jachimek ZDK Oświęcim Bielsko B. 139,44 „
3. Włodzimierz Falkowski MDK Szczecinek Koszalin 134,20 „

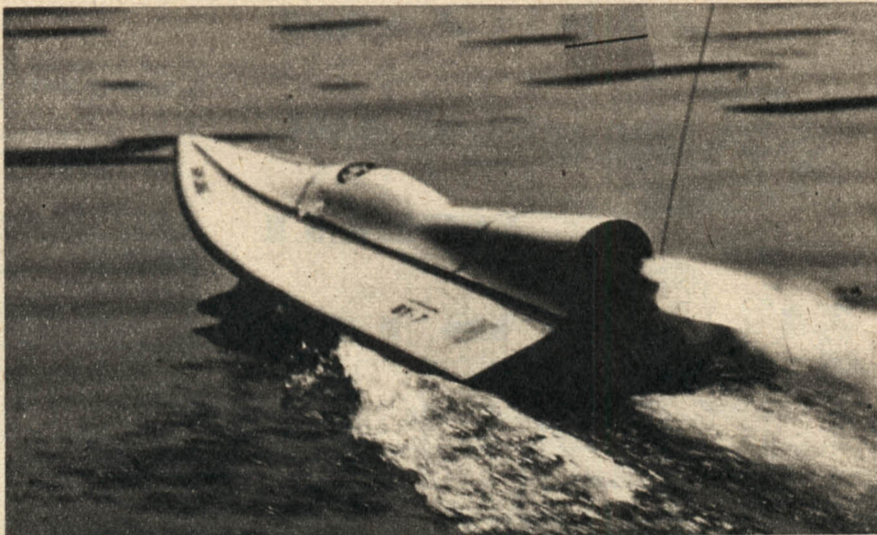
Klasa FSR-3,5 Juniorzy
1. Sławomir Buraczyński MSM Gdynia Gdańsk 35 + 15 s.
2. Wojciech Iliński DMK Wrocław Wrocław 35 + 27 s.
3. Roman Zięcina SM Przodownik Piotrków T. 28 + 38 s.

Klasa FSR-3,5 Seniorzy
1. Henryk Rurański ZDK Huta Kościuszko Katowice 47 + 17 s.
2. Andrzej Suwalski SM MORENA Gdańsk 35 + 9 s.
3. Grzegorz Dec WKM RAKOWIEC Warszawa 35 + 30 s.

Klasa FSR-6,5
1. Andrzej Bąk TSM OSKARD Tychy Katowice 50 + 30 s.
2. Ryszard Dziergwa MDK Wrocław Wrocław 49.
3. Franciszek Kalus ZDK Huta POKÓJ Katowice 47 + 29 s.

Klasa FSR-15
1. Henryk Rurański ZDK Huta Kościuszko Katowice 54 + 17 s.
2. Mieczysław Komendziński ZDK Cukrownia Bydgoszcz 54 + 20 s.
3. Józef Bańbor ZSG KNURÓW Katowice 52 + 23 s.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI PŁYWAJĄCYCH 10-12 lipca 1981 r. W RAWIE MAZOWIECKIEJ



Dużo inicjatywy i dobrej woli okazało kierownictwo Zarządu Wojewódzkiego LOK w Skierniewicach, któremu powierzono organizację mistrzostw Polski modeli pływających klas F1 w tym właśnie mieście. Okazało się bowiem, i to na niewiele tygodni przed imprezą, że w wytypowanym miejscu zawodów przeprowadzić nie można. Przyczyn było wiele i nie czas ich tu wymieniać. Potrzebne było szybkie działanie, gdyż jak wiemy, dziś nie wystarczy mieć akwen na przeprowadzenie zawodów, ale trzeba załatwić cały szereg spraw związanych z zapewnieniem wyżywienia uczestników, zakwaterowania, dojazdów, pomostów, oczyszczenia wody z wodorostów, itp. Kierownictwo ZW LOK w osobach: płk. WITOLDA KOMOROWSKIEGO, jego zastępcy, ppłk. ROMUALDA MAJCHRZAKA, sekretarza ZW LOK, ob. ANDRZEJA MADEJSKIEGO, i naszego kierownika Wojewódzkiego Ośrodka Modelarskiego WOJCIECHA SKORUPSKIEGO, stanęło na wysokości zadania. A że przy tym było multum spraw do załatwienia i nerwowa atmosfera, czy wszystko uda się przygotować i zgrać na określony czas, mogą najlepiej zrozumieć tylko ci, którzy znajdowali się w podobnej sytuacji. W sumie okazało się, że wybór Rawy Mazowieckiej i ich akwenu o wymiarach ca. 200×100 m był szczęśliwym pomysłem. Tym bardziej iż pomoc okazana przez miejscowe władze i aktyw LOK była taka, na jaką prawdopodobnie nie można było liczyć w mieście wojewódzkim, czyli w Skierniewicach.

Jak na każdych zawodach można odnotować pozytywy i negatywy. Tak też było i tym razem. Przedstawmy je w telegraficznym skrócie.

POZYTYWY

Tych na szczęście było bardzo dużo. Piękny i zagospodarowany akwen, co jest nowym odkryciem dla modelarstwa, gdyż mało kto wiedział, że w centralnie położonym miejscu Polski znajdują się wspaniałe warunki do rozgrywania zawodów modelarskich. Nie tylko akwen, ale i przystań z wypożyczalnią sprzętu pływającego, długi pomost, brzegi częściowo osłonięte lasem sosnowym, czysta woda i co też chyba najważniejsze, przyjemna, przychylna atmosfera miejscowych władz jak i kierownictwa miejscowego Ośrodka Sportu i Rekreacji do organizacji tego rodzaju imprez.

ZW LOK postarał się o pełne zapewnienie wizualnych i fonetycznych środków propagandowych, dzięki czemu przez cały czas zawodów przebywało nad wodą tysiące osób, do czego przyczyniła się też wspaniała, słoneczna pogoda. Dzięki tej propagandzie dobrze spopularyzowano działalność wszystkich ogniw LOK, a szczególnie modelarstwa, które w tym mieście nie ma zbyt bogatych tradycji.

Imponująco wypadło otwarcie mistrzostw z wciąganiem flag, zaprzysiężeniem zawodników i sędziów, hymnem i przemarszem koncertowym w wykonaniu orkiestry wojskowej.

Nadzwyczajna też była informacja bieżąca o LOK i o przebiegu mistrzostw, którą niezmordowanie prowadził przez wiele godzin każdego dnia Wojciech Małecki z Zarządu Dzielnicowego LOK w Warszawie, przybyły na te zawody z ekipą Warszawy. Należało by sobie życzyć podobnych informatorów na innych naszych imprezach.

Gdy dodamy, że drugi dzień trwania mistrzostw uświetnił wspaniały, rozśpiewany, roztańczony prawdziwie ludowy występ zespołu z Krzeszowic spod Łowicza w liczbie ponad 30 osób, co stanowiło wielką atrakcję nie tylko dla zawodników, ale i tysięcy przybyłych na ten występ mieszkańców Rawy Mazowieckiej, da nam ogólny obraz miłej i przyjemnej atmosfery w czasie trwania całych mistrzostw.

Dobrze też się stało, że organizatorzy pomyśleli o dodatkowej atrakcji dla mieszkańców Rawy, jaką było zorganizowanie w niedzielę przed południem konkursu modeli FSR-15 o puchar naczelnika miasta. Startowały w nim dwie grupy po 7—8 osób, w dwóch biegach po 30 minut, czego jeszcze mieszkańcy tego miasta nie widzieli.

NEGATYWY

Te odnoszą się głównie do strony sportowej. Do nich należy zaliczyć stosunkowo słabe wyniki sportowe, mimo dobrych warunków pogodowych i wodnych. Nie może cieszyć fakt, jeśli rezultaty były o 20—30% gorsze niż zdobywane przez tych samych zawodników na innych imprezach. Przykre jest, gdy obserwuje się tablicę wyników, na której co druga — trzecia rubryka jest wypełniona kółkami z powodu niezaliczenia żadnego startu (żadnego na cztery możliwe do zaliczenia). Za karygodne należy odnotować lekceważenie i nienoszenie na starcie swoich numerów startowych (trzeba było aż uciekać się do nagan i dyskwalifikacji za brak tych numerów) albo robiono numery naprędce, na papierze, co nie tylko źle świadczy o danych zawodnikach, ale i kierownikach Wojewódzkich Ośrodków Modelarstwa LOK, którzy nie potrafili wyegzekwować przestrzegania tej zasady przez samych zawodników. Samych wyników nie komentujemy, gdyż są one przedstawione w załączonej tabeli. Dodamy tylko, że nie jest przyjemnie, gdy część medali nie może być wręczona zdobywcom czołowych miejsc, tylko dlatego, że nie osiągnęli wymaganych wyników minimalnych. Trzeba się będzie zastanowić głębiej nad tym problemem.

Przykre, że przy tak dobrze zorganizowanej imprezie trzeba pisać i o ciemnych stronach. Ale tych też nie można pominąć w naszej działalności.

JM

Wykaz zdobywców czołowych miejsc na mistrzostwach Polski modeli pływających klas F1, rozegranych 10—12.07. 1981 r. w Rawie Mazowieckiej

Klasa F1-E1
1. Aleksander Rawski WKM Warszawa Warszawa 27,6 s.
2. Jan Pasiut WOM Nowy Sącz Nowy Sącz 30,6 s.
3. Adam Górnaś PK Poznań Poznań 32,0 s.

Klasa F1-E
1. Aleksander Rawski WKM Warszawa Warszawa 23,2 s.
2. Krzysztof Niedbała TSM ORKARD Katowice 35,4 s.
3. Krzysztof Wiśniewski MDK Stargard Szczecin 39,4 s.

Klasa F1-V2,5 Standard. Młodzicy
1. Adam Sewerniak MDK Wrocław Wrocław 41,4 s
2. Marek Tutak MDK Wrocław Wrocław 56,4 s.

Pozostali zawodnicy nie zaliczyli startów

Klasa F1-V2,5. Juniorzy
1. Adam Sewerniak MDK Wrocław Wrocław 38,3 s.
2. Marek Skirucha MDK Szczecinek Koszalin 51,6 s.

Pozostali zawodnicy nie zaliczyli startów

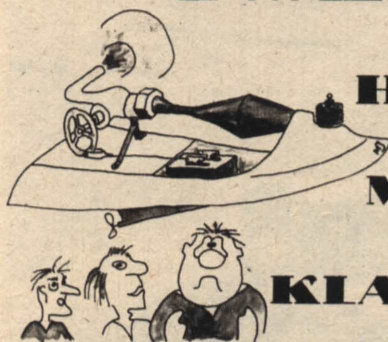
Klasa F1-V2,5. Seniorzy
1. Stanisław Radwan ZDK Oświęcim Bielsko B. 21,2 s.
2. Adam Cienciała WKM Bielsko B. Bielsko B. 22,2 s
3. Maciej Szymański MDK Wrocław Wrocław 25,7 s.

Klasa F1-V5
1. Krzysztof Siwiński WKM Warszawa Warszawa 21,0 s.
2. Ryszard Dziergwa MDK Wrocław Wrocław 21,8 s.
3. Piotr Jarząbek WOM LOK Wrocław Wrocław 22,5 s.

Klasa F1-V15
1. Robert Sarzała WKM Warszawa Warszawa 16,8 s.
2. Henryk Rurański ZDK Huta Kościusz. Katowice 19,0 s.
3. Zbigniew Biadacz SM Braniewo Elbląg 19,8 s.

Punktacja pucharowa
1. Warszawa 300 pkt.
2. Wrocław 270 pkt.
3. Katowice 235 pkt.
4. Bielsko B. 185 pkt.
5. Bydgoszcz 130 pkt.
6. Łódź 100 pkt.

Przedstawiciele pozostałych województw uzyskali w sumie poniżej 100 punktów.



ZWALCZANIE HAŁASU MODELI KLAS F1-V

KRZYSZTOF i JERZY MACIOSZEK

Część III

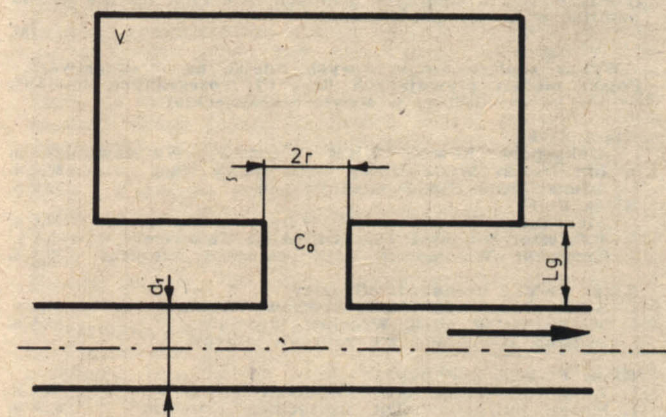
8. Rezonansowy tłumik jednokomorowy z komorą bocznikową.

Schemat tego typu tłumika przedstawiony jest na rys. 10. Komora o objętości V jest połączona z przewodem wydechowym o średnicy d_1 przy pomocy kanalika o średnicy $d_3 = 2r$ i długości L_g. Spadek poziomu ciśnienia akustycznego w takim tłumiku można wyznaczyć z wzoru

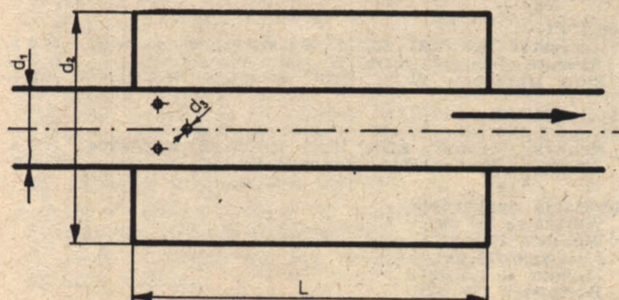
$$D_{tl} = 10\log\left[1 + \left(\frac{\frac{\sqrt{c_o V}}{S_1}}{\frac{f}{f_{rez}} - \frac{f_{rez}}{f}}\right)^2\right] \text{ /dB/} \qquad /10/$$

Co — przewodność kanału łączącego komorę z przewodem wydechowym,
S_1 — pole powierzchni przewodu wydechowego,
f — częstotliwość fali tłumionej,
f rez — częstotliwość rezonansowa komory o objętości V i przewodności kanału Co.

Z wzoru I10) wynika, że dla f = frez tłumienie Dtł osiąga nieskończenie wielką wartość, a więc tłumik osiąga wtedy maksymalną sprawność. Częstotliwość rezonansowa komory wynosi.



Rys. 10. Schemat tłumika jednokomorowego, bocznikowego.



Rys. 11. Schemat tłumika jednokomorowego, z współśrodkową komorą bocznikową.

$$f_{rez} = \frac{c}{2\Pi}\sqrt{\frac{c_o}{V}} \qquad (11)$$

a przewodność kanału Co wynosi

$$c_o = \frac{\Pi r^2}{L_g + \frac{\Pi}{2} r} \qquad (12)$$

Ponieważ w praktyce tłumiki tego typu to najczęściej pierścieniowa komora wokół perforowanego przewodu wydechowego (rys. 11.), długość kanału Lg jest do pominięcia w stosunku do jego przekroju, a zatem

$$C_o \cong 2\ r = n\ d_3 \qquad (13)$$

n — ilość otworów,
d_3 — średnica otworu.

Uwzględniając powyższe, wzór na wartość tłumienia dla tłumika z rys 11 przyjmie postać

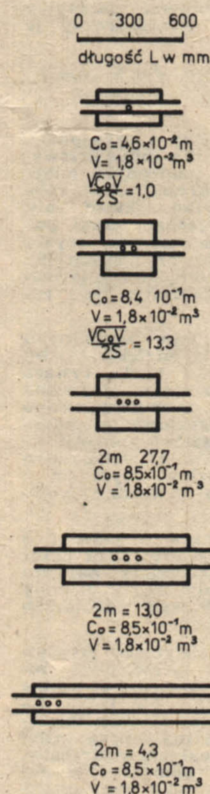
$$D_{tl} = 10\lg\left[1 + \frac{1}{4}\left(\frac{m}{\frac{kS_2}{c_o} - \operatorname{cotg} k L}\right)^2\right] \text{ (dB)} \qquad (14)$$

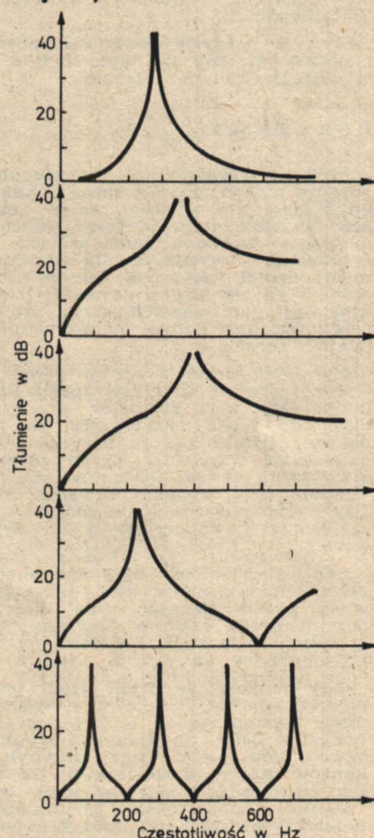
$$m = \frac{S_2}{S_1} \qquad k = \frac{2\pi f}{c}$$

S_2 — pole przekroju komory bocznikowej i przewodu wydechowego,
S_1 — pole przekroju przewodu wydechowego,
L — długość komory bocznikowej.

Rysunek 12 przedstawia charakterystyki tłumików o różnych proporcjach wymiarowych. Zarówno rys. 6 jak i 12 uwidacznia, że oba typy tłumików tłumią w sposób równie efektywny wszystkie nieparzyste wielokrotności częstotliwości rezonansowej. Nietrudno zauważyć również większą selektywność, a więc większą czułość charakterystyki na odchylenia od częstotliwości rezonansowej tłumików z komorą bocznikową. Ma to istotne znaczenie, gdyż z reguły nie możemy precyzyjnie określić prędkości obrotowej silnika, która zresztą nie jest ściśle stała. Pewną odmianę tłumika, o konstrukcji leżącej na pograniczu tłumika z szeregową i bocznikową komorą rezonansową, przedstawia rys. 13. Jeżeli szczelina będzie w środku komory, to częstotliwość rezonansową takiego tłumika obliczymy z wzoru

$$f_{rez} = \frac{190}{\sqrt{\frac{V}{\sqrt{rs}}}} \qquad (15)$$





Rys. 12. Wyniki pomiarów tłumienia hałasu dla tłumików z współśrodkową komorą bocznikową o różnych proporcjach wymiarowych.

V — objętość komory w m^3,
r — promień kanału w m,
s — szerokość szczeliny w m.

Na rys. 14 przedstawiono wykres, który ułatwia dobór parametrów tłumika z bocznikową komorą. Posługiwanie się nim wyjaśni przykład.

Przykład.

Dla lepszego porównania z tłumikiem obliczonym w poprzednim przykładzie przyjmujemy te same dane wyjściowe. A więc częstotliwość podstawową 455 Hz ma być tłumiona o Dtł = 8 dB.

Jeżeli przyjmiemy $\frac{\sqrt{C_0 V}}{2 S_1} = 3{,}16$, to z wykresu $f/f_{rez} = 0{,}55$

stąd $f_{rez} = \frac{445}{0{,}55} = 827{,}3$ Hz

Z wzoru (11) $\sqrt{\frac{C_0}{V}} = \frac{2\pi f_{rez}}{c} = 9{,}28$ l/m ,

$\sqrt{C_0 V} = 3{,}16 \times 2S_1$ ponieważ $d_1 = 6$ mm,

$\sqrt{C_0 V} = 178 \times 10^{-6}$ m^2

$C_0 = \sqrt{\frac{C_0}{V}} \sqrt{C_0 V} = -9{,}28 \times 178 \times 10^{-6} = 1653{,}9 \times 10^{-6}$ m

$C_0 = 1{,}6$ mm

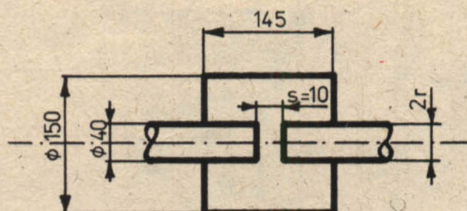
$d_3 = \frac{C_0}{n} = 0{,}8$ mm — dla dwóch otworów

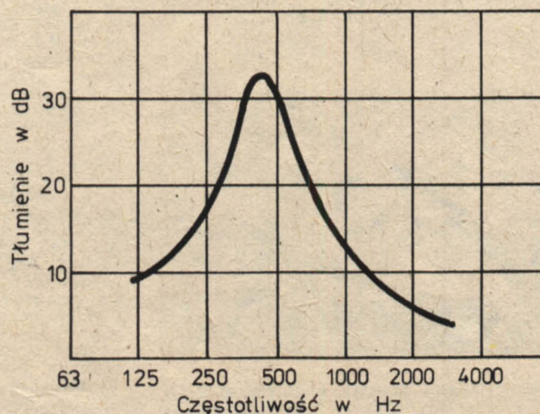
ich średnica $d_3 = 0{,}8$ mm

$V = \frac{\sqrt{C_0 V}}{\sqrt{\frac{C_0}{V}}} = \frac{178 \times 10^{-6}}{9{,}28} = 19{,}18 \times 10^{-6}$ m^3

$S = \frac{V}{L}$ przyjmujemy $L = 0{,}04$ m $S = 479{,}5 \times 10^{-6}$ m^2

dalszy ciąg na str. 30





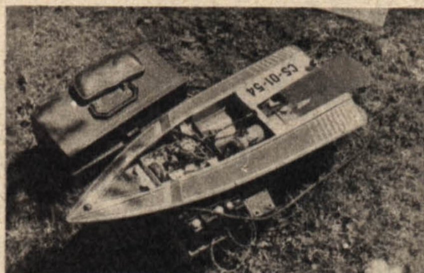
Rys. 13. Tłumik jednokomorowy, bocznikowy z kanałem w postaci szczeliny i jego charakterystyka tłumienia.

Rys. 14. Wykres ułatwiający obliczenie wymiarów tłumika jednokomorowego, bocznikowego.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH MODELI PŁYWAJĄCYCH W SZOMBATHELY (WĘGRY) 12-16 CZERWCA 1981 R.



Znana zawodniczka czechosłowacka, (od tego roku seniorka) Zuzanna Baitler zdobywczyni III miejsca w klasie FV-2,5 ze swoim modelem.



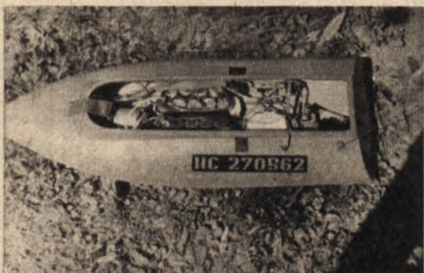
Model Zuzanny Baitler z CSRS F1V-2,5



Model klasy F3V zawodnika bułgarskiego Fosifa Christowa, zdobywcy II miejsca.



Model klasy F3V zawodnika radzieckiego Aurtjunjana Armen



Model zawodnika węgierskiego Jozsefa Abrahama, twórcy doskonałego modelu klasy F3.

Tradycyjnie przed mistrzostwami świata względnie Europy modelarze państw socjalistycznych rozgrywają zawody przygotowawcze.

W bieżącym roku organizatorem spotkania była bratnia organizacja MHSZ, która na miejsce imprezy wybrała Szombathely, stolicę komitetu Vas w zachodnich Węgrzech.

W imprezie wzięły udział pełne, dziewięcioosobowe zespoły Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Związku Radzieckiego, dwa zespoły gospodarzy i siedmioosobowa ekipa polska. Zawody zostały rozegrane w klasach: A_1 i A_3, EH, EK, EX, F1-E1, F1-V2, 5; F1-V15, F3-E i F3-V. Do klasyfikacji zespołowej liczyły się miejsca od I do VI, punktowane odpowiednio 6,5 ... 1 pkt.

W punktacji drużynowej zdecydowaną supremację wykazali zawodnicy ZSRR, którzy wywalczyli 5 złotych oraz po 4 srebrne i brązowe medale — w sumie 70 punktów. Już tylko 38 punktów i drugie miejsce zdobyli Bułgarzy. Wywalczyli 3 srebrne medale i sporą liczbę miejsc punktowanych. Nasz zespół zgromadził zaledwie 6 punktów.

Przed ponad dwoma laty została obniżona dopuszczalna głośność modeli o napędzie spalinowym z 90 do 80 decybeli, co spowodowało gwałtowny spadek osiągów podczas mistrzostw świata w Duisburgu w 1979 r., przede wszystkim w klasach A. Wyniki w Szombathely wykazały, że wytwórnie silników, przede wszystkim jednak zawodnicy, stopniowo opanowują tajniki skutecznej redukcji hałasu, nie tracąc wiele z mocy silników. Znakomicie ilustruje tę ewolucję poniższe zestawienie. Dla porównania podaję również wyniki uzyskane podczas mistrzostw Europy w Kijowie w 1977 r., które stanowiły szczyt osiągnięć, przy dopuszczalnej granicy głośności 90 dB w klasach modeli o napędzie spalinowym.

klasa	wynik	Kijów 1977	Duisburg 1979	Szombathely 1981
A_1	I	175,.. km/h	154,.. km/h	166,.. km/h
	II	174,.. km/h	149,.. km/h	157,. km/h
A_3	I	209,.. km/h	119,.. km/h	173,.. km/h
	II	202,.. km/h	115,.. km/h	165,.. km/h

Rezultat o 2,2 sek lepszy od rekordu Polski seniorów w klasie F1-V2,5 uzyskał Adam Cienciała. Wynik 22,4 sek. splasował go jednak dopiero na VII miejscu. Aktualny rekordzista, Maciej Szymański, z rezultatem 25,3 sek. zajął IX miejsce.

Jak daleko nam w tej klasie jeszcze do czołówki, dowodzą wyniki zawodników radzieckich, którzy zajęli I miejsce — A. Kuźniecow — 17,5 sek. — A. Lancman — 17,9 sek. Dodajmy, że do ścisłej czołówki europejskiej należą ponadto zawodnicy austriaccy i szwedzcy, lepsi od nas są także modelarze z RFN.

W klasie F1-V2,5 startowało 5 polskich zawodników, najliczniejsza grupa reprezentująca jeden kraj. Niestety, Polacy ustanowili tu raczej przykry dla nas rekord. Na 10 startów aż 6 zakończyli bezwynikowo.

Omawiając przed dwoma laty nasz udział w mistrzostwach świata w Duisburgu zwracałem uwagę na wadliwą stateczność dynamiczną konstrukcji. Spostrzeżenie to nie straciło wiele na aktualności. Jeśli dodać do tego jeszcze wadliwą synchronizację pracy silnika (gaźnika) z posuwem serwomechanizmu, trudno się raczej było spodziewać sukcesów.

Klasy F3-E i F3-V należały do najliczniej obsadzonych (odpowiednio 19 i 20 modeli), poza jednym wyjątkiem nasi zawodnicy zamykali listy końcowej klasyfikacji. Wyniki w granicach 115 punktów nie wymagają komentarza. Podobnie jak w klasie F1-V2,5 również i tu zawodnicy nasi przy dziesięciu startach 6 zakończyli bezwynikowo.

Spostrzeżenia powyższe skłaniają do poczynienia kilku ogólnych uwag.

Modelarze naszej czołówki przyzwyczajeni do krajowej przeciętności i osiąganych na tym tle rezultatów szybko popadają w stan samozadowolenia. To nieco za mało dla międzynarodowej konfrontacji.

Truizm stanowi przypominanie, że do sukcesów prowadzi jedynie przemyślana i konsekwentnie realizowana praca — nad konstrukcją modelu i jego zespołem napędowym oraz treningowa na wodzie od początku sezonu. Kto hołduje zasadzie pływania od imprezy do imprezy, osiągać może tylko rezultaty bardzo mierne.

Zakończyć tych kilka refleksji wypada akcentem nieco bardziej optymistycznym.

Klasą dla siebie w naszym zespole był Adam Cienciała. O rekordowym wyniku w klasie F1-V2,5 już wspomniałem. W swojej koronnej konkurencji — klasie EX, zajął II miejsce po czterech dogrywkach z zawodnikiem czechosłowackim Ehrernbergerem. O zaciętej walce świadczy fakt, że aż 5 zawodników na 11 startujących uzyskało po 100 punktów.

W klasie tej uderzała wysoka przeciętna wieku zawodników, bodaj najwyższa na tej imprezie. Nie jest to zatem, jak się u nas powszechnie mniema, klasa dla modelarzy początkujących. Dominują w niej modele o długości w granicach 2,3—2,5 m i ciężarze około 30 kg, przy czym zawodnicy do maksimum wykorzystują dopuszczalne przepisami wielkości steru i stępki zewnętrznej. Wszystkie modele miały napęd dwuśrubowy, źródła zasilania stanowiły ołowiowe akumulatory motocyklowe. Prędkość modeli na pięćdziesięciometrowej trasie wahała się w granicach 12 sekund.

K. DZIĘCIELSKI



Fot. Jerzy Janicki

Z kraju i ze świata

Jak wynika z ostatniego przeglądu remanentów artykułów modelarskich w Centralnej Składnicy Harcerskiej, oprócz dużych ilości różnorodnych akcesoriów modelarskich, głównie dla modelarzy lotniczych, pochodzących z Czechosłowacji, znajduje się również jeszcze wiele części zamiennych do różnych typów silników marki WEBRA. Jeśli więc macie potrzeby w zakresie tego asortymentu, a nie znajdziecie ich w miejscowych placówkach CSH, zwracajcie się o informacje do Domu Handlowego CSH w Warszawie, ul. Marszałkowska 82, skąd możecie liczyć na wyczerpującą informację w tym zakresie.

•

Zespół Filmowy CZOŁÓWKA, którego przedstawiciele byli z kamerami w wielu modelarniach LOK oraz na licznych imprezach organizowanych przez Ligę Obrony Kraju, przygotowuje krótkometrażowe filmy ilustrujące przebieg szkolenia w różnych dyscyplinach modelarstwa LOK oraz rezultaty tego szkolenia w postaci udziału w zawodach modelarskich. Dział Propagandy ZG LOK zamówił pewną ilość kopii tych filmów, które mają być rozesłane do Zarządów Wojewódzkich LOK celem wykorzystania w charakterze materiału informacyjnego i propagandowego.

•

Zapadła ostateczna decyzja, że w tym roku nasi reprezentanci nie wezmą udziału w mistrzostwach Europy modeli samochodów prędkościowych FEMA-81, które odbyły się na przełomie lipca i sierpnia br. w Mińsku w ZSRR. Główny powód to fakt, że udział w mistrzostwach mógł nastąpić tylko na zasadzie pełnej odpłatności, na co nie można było sobie pozwolić przy ostatnich ograniczeniach dewizowych, oraz słabe wyniki naszych modelarzy samochodowych i ich brak szans na medalowe miejsca w tak poważnej imprezie.

•

W ostatnim okresie wpłynęło szereg listów z narzekaniami na pracę redakcji czasopism modelarskich LOK. Krytykuje się opóźnienia w ukazywaniu się numerów oraz to, że ostatnio często powtarzamy publikację planów, które już były zamieszczane w „Modelarzu" lub „Planach Modelarskich". Prosimy jednak zrozumieć, że opóźnienia nie powstają z naszej winy lecz z braku papieru i kłopotów z drukarnią, która nie może podołać terminowej realizacji zamówień, natomiast wznowienia dajemy dlatego, że jest bardzo liczna grupa czytelników, która właśnie o to prosi.

•

Dużo uwag krytycznych odnosi się do zamieszczanych planów modelarskich, narzeka się, że brak nowości, stwierdza się niedokładności w rysunkach, brak rozrysowanych detali, itp. Liczba krytykujących nie idzie jednak w parze z liczbą autorów, którzy chcą i mogą opracowywać nowe plany. Przecież członkowie Kolegium Redakcyjnego ich sami nie robią, a jedynie przygotowują do druku. Prosimy więc krytykujących o pomoc poprzez... dostarczanie doskonalszych planów, które zamieścimy.



Stanisław Serafin, członek ekipy lubelskiej z Fabryki Samochodów Ciężarowych ze swoim modelem na torze w Rudzie Śląskiej.

Mistrzostwa Polski Modeli Samochodów Prędkościowych

Katowice 3–5 lipiec 1981 r.

Modelarstwo samochodowe zwane prędkościowym, było kiedyś dyscypliną bardzo prężną. Powstało wiele odrębnych szkół tego modelarstwa, a więc między innymi poznańska, katowicka, lubelska, wrocławska, bydgoska, warszawska i późniejsza toruńska. Nie wszystkie wytrzymały próbę czasu. Wielu jednak zawodników pozostało wiernych temu, tak przecież pięknemu sportowi modelarskiemu.

Dobrze, że w porę przychodzi propozycja FEMA o stworzeniu w prędkościowym modelarstwie samochodowym nowej klasy standard dla modeli z silnikami do 3,5 cm³, nie przerabianymi i bez przełożeń. Sądzę, że jest to dla naszych zawodników wielka szansa przywrócenia im praw uczestniczenia w mistrzostwach Europy. W przypadku zatwierdzenia tego wniosku na tegorocznym posiedzeniu FEMA pierwsze zawody w tej klasie rozegrane zostaną już w roku 1983.

Tegoroczne Mistrzostwa Polski rozegrane zostały na torze w Rudzie Śląskiej koło Katowic, przy zmiennej po-

W klasie I startowało 8 zawodników z 10 modelami

Wyniki indywidualne

1	Henryk Koszałka WOM Lublin ZSZ FSC Lublin	137,404 km/h
2.	Kazimierz Chermanowski WOM Katowice ZSZ Budowlanych	119,052 km/h
3.	Zdzisław Tkaczyk WOM Poznań	112,500 km/h
4.	Ireneusz Perzyński WOM Piła	107,142 km/h
5.	Edward Przeperski WOM Toruń SM Rubinkowo	84,308 km/h

W klasie II startowało 9 zawodników z 11 modelami

Wyniki indywidualne

1.	Jerzy Zieliński WOM Bydgoszcz Zachem-Bydgoszcz	185,567 km/h
2.	Wojciech Ślot WOM Toruń SM Rubinkowo	180,000 km/h
3.	Tadeusz Budzyński WOM Lublin ZSZ FSC Lublin	173,076 km/h
4.	Bolesław Judkowiak WOM Poznań	163,636 km/h
5.	Gerard Gawlica WOM Katowice LOK R. Śląska	152,542 km/h

W klasie III startowało 9 zawodników z 10 modelami

Wyniki indywidualne

1.	Edmund Szarszewski WOM Toruń SM Rubinkowo	219,512 km/h
3.	Tadeusz Budzyński WOM Lublin ZSZ FSC Lublin	204,545 km/h
3.	Gerard Gawlica WOM Katowice LOK R. Śląska	189,473 km/h
4.	Jerzy Zieliński WOM Bydgoszcz Zachem-Bydgoszcz	187,500 km/h
5	Stanisław Serafin WOM Lublin ZSZ FSC Lublin	183,673 km/h

W klasie IV startowało 6 zawodników z 10 modelami

1.	Jerzy Lipko WOM Wrocław	222,222 km/h
2.	Piotr Jopek WOM Toruń SM Rubinkowo	214,285 km/h
3.	Krzysztof Hoppe WOM Bydgoszcz Zachem-Bydgoszcz	211,704 km/h
4.	Henryk Adelman WOM Katowice KSM Pulsar	209,302 km/h

W klasie IIs startowało 10 zawodników z 12 modelami

Wyniki indywidualne

1.	Mirosław Cypek WOM Opole ZDK Chemik	126,760 km/h
2.	Jarosław Gawlica WOM Katowice LOK R. Śląska	125,000 km/h
3.	Stanisław Budzyński WOM Lublin ZSZ FSC Lublin	118,421 km/h
4.	Ireneusz Perzyński WOM Piła	109,756 km/h
5.	Krzysztof Plewa WOM Opole ZDK Chemik	107,142 km/h

W klasie Vs startowało 8 zawodników z 8 modelami

Wyniki indywidualne

1.	Maciej Haławin WOM Lublin ZSZ FSC Lublin	86,538 km/h
2.	Adam Ziółkowski WOM Słupsk ZSO Bytów	77,586 km/h
3.	Grzegorz Makarewicz WOM Suwałki LOK OSZK I POP	58,441 km/h

Publikujemy jedynie pierwsze pięć miejsc. Pełne komunikaty organizator rozesłał do wszystkich ZW LOK.

godzie, ale nie malejących nigdy emocjach.

Do walki o miano najlepszych roku 1981 stanęło w szranki 40 zawodników z województw: wrocławskiego, toruńskiego, słupskiego, suwalskiego, katowickiego, bydgoskiego, pilskiego, lubelskiego i opolskiego.

Zawody prowadziła komisja sędziowska kierowana przez Longina Cieślaka sędziego II klasy i Andrzeja Kościelniaka, sędziego I klasy.

Sześcioosobowy zespół sędziowski musiał uporać się zarówno z kaprysami aury jak i koniecznością niwelowania uchybień organizacyjnych, jakich gospodarze nie poskąpili tym razem.

Zawody rozegrano w dniach 5 i 6 lipca br. bez elektronicznego miernika czasu (sprawa chyba bezprecedensowa) z powodu niezrozumiałej dla zawodników i komisji sędziowskiej niezgodności pomiędzy ZW LOK w Katowicach a jednym z „działaczy" katowickiej społeczności modelarskiej, właścicielem i konstruktorem tego urządzenia.

Wszystkie te trudności nie wytrąciły z równowagi ani zawodników, ani komisji sędziowskiej. Razem, we wzorowej dyscyplinie i w sumie dobrej atmosferze, zawody rozegrano i wyłoniono mistrzów roku 1981.

Zespołowymi mistrzami roku 1981 zostały trzy pierwsze województwa 1. ZW LOK w Lublinie 285 pkt., 2. ZW LOK w Toruniu 270 pkt., 3. ZW LOK w Bydgoszczy 245 pkt., 4. ZW LOK w Katowicach 245 pkt., 5. ZW LOK w Opolu 230 pkt., 6 ZW LOK we Wrocławiu 210 pkt., 7. ZW LOK w Poznaniu 205 pkt., 8. ZW LOK w Pile 135 pkt., 9. ZW LOK w Słupsku 85 pkt., 10. ZW LOK w Suwałkach 75 pkt.

Samochodowe modelarstwo prędkościowe to sport „utechniczniony" w 90 procentach. Wysoka precyzja konstrukcji modelu, wykonanego w większości z metalu i przygotowanie wyczynowego silnika, wymaga wysokich kwalifikacji technicznych. Stąd może pojęcie, że jest to modelarstwo zrzeszające małą liczbę modelarzy i z tych właśnie przyczyn w pewnym sensie elitarne. Modelarstwo to może mieć wyniki, a tym samym i istnieć wtedy, kiedy ma dobre silniki i opony produkowane przez renomowane firmy zagraniczne (import!).

Niedostarczenie w pewnym czasie naszym modelarzom tych dwóch elementów skazywało w pewnym sensie na zagładę tę dziedzinę modelarstwa. Był to czas odpływu wielu znakomitych modelarzy z tej „branży".

Wielu jednak pozostało wiernymi swoim modelom na uwięzi. Pocieszający jest fakt, że nawet w tak trudnych, prawie beznadziejnych warunkach, modelarstwo to istnieje do dziś i, o dziwo, pozyskuje coraz więcej nowych zwolenników.

Zdajemy sobie sprawę, że ze środkami finansowymi, niezbędnymi do prowadzenia działalności modelarskiej, są coraz większe kłopoty. Ale powinno to być jednocześnie sygnałem, aby środki te dzielić mądrze i sprawiedliwie.

Musimy również pamiętać, że modelarstwo nie jest celem samym w sobie. Jest ono tylko nośnikiem idei utechnicznienia naszego społeczeństwa. Czas chyba zrozumieć, że aby tak się stało, musimy proponować coraz to nowe formy, które zwiążą nowych ludzi, a szczególnie młodzież z modelarstwem. Musimy zrozumieć ludzi, którzy z bogatego wachlarza dyscyplin i klas wybierają sobie takie, w których czują się najlepiej. Takie, w których znajdują ujście dla swojej twórczości nie pozbawionej fantazji konstruktorskiej.

B. GABRYSIAK



Zawodnik ekipy z Suwałk Skrobecki Stanisław z modelem klasy Vs.



Tadeusz Budzyński, członek ekipy lubelskiej, zdobywca tytułu wicemistrza w klasie III z modelem przed startem



Tak jak na wszystkich zawodach i tym razem sędzia główny Longin Cieślak z Torunia ma coś do powiedzenia.



Zwycięzcy i nowi mistrzowie w klasie II: Jerzy Zieliński i Wojciech Śloc i Tadeusz Budzyński tuż po dekoracji.

Samochód campingowy TARPAN P 233C



Na pięćdziesiątych pierwszych Targach Poznańskich Przedstawiona została nowa propozycja Zakładów w Niewiadowie — samochód campingowy, przeznaczony do uprawiania wielkiej turystyki motorowej. Pojazd ten powstał na bazie samochodu TARPAN 233 P (pick-up).

Wyposażenie nadwozia campingowego jest klasyczne dla produktów Niewiadowa: Składany stół, szafa ubraniowa, szafki, kuchenka gazowa, chłodziarka 601, zlewozmywak oraz część sypialna dla dzieci umieszczona nad kabiną kierowcy.

Nadwozie wyposażono w pięć odchylanych okien, wywietrznik dachowy, sześć stałych wywietrzników ściennych zapewniających dobrą wentylację elektryczną 12/220 V z przedłużaczem 25 mb., instalację gazową, pompę wodną do zlewozmywaka.

Samochód może być wyposażony dodatkowo w przedsionek namiotowy, radioodbiornik samochodowy, telewizor turystyczny oraz nagrzewnicę (turystyka zimowa).

Dane techniczne:

— wymiary — podano na rysunkach,

— masa własna — 1700 kg,

— dopuszczalna masa całkowita — 2100 kg,

— ilość pasażerów — 2+3,

— własności trakcyjne nie odbiegają od własności innych wersji samochodów TARPAN 233.

Opis rysunków

Rys. 1, Rys. A — znak firmowy producenta nadwozia (w płytce mosiężnej wygrawerowany jest napis PREDOM PRESPOL — kolor czarny) skala 1:1.

Rys. B — znak firmowy producenta nadwozia — napisy i obwódki — kolor naturalnego aluminium, tło napisu POLMO — białe, FSR — czerwone. Skala 1:1.
Rys. C — starsza wersja kierownicy, skala 1:10.

Rys. D — zestaw wskaźników, skala 1:10.

Rys. 2. Przekrój A — prawa strona nadwozia oraz widok stanowiska kierowcy. Od lewej: przejście łączące kabinę kierowcy z wnętrzem nadwozia, drzwi wejściowe (uchwyt, zamek „magnetyczny", wywietrznik), szafa ubraniowa pod nią schowek dostępny od wnętrza szafy, nad nią przekrój wywietrznika dachowego, okno (linią przerywaną naznaczono usytuowanie zasłonek) nad oknem półka, pod oknem składany stół, a za nim schowek na bieliznę pościelową) — przekrój schowków tylnej ściany.

Przekrój B — lewa strona nadwozia oraz centralny przekrój kabiny kierowcy. Od lewej: u góry przekrój schowków tylnej ściany, półka nad oknem, pod oknem założony stół (blat stołu jest częścią centralną tapczana) następnie przekrój wywietrznika dachowego, szafka nad oknem kuchni, „kuchnia" — od lewej: zamaskowany zlewozmywak, po prawej kuchenka. Niżej od lewej: schowek zbiornika wody, w środku chłodziarka, schowek na butlę gazu do kuchenki. Nad kabiną przekrój „sypialni" dla dzieci — widoczny jest punkt oświetlenia wnętrza i wywietrznik oraz częściowy materac. Prawa ściana jest identyczna.

Przekrój C — widok wnętrza nadwozia i kabiny kierowcy. Od lewej: podwójne siedzenie pasażerów, przejście między kabiną kierowcy a wnętrzem nadwozia, u góry szafa ubraniowa, niżej obudowa zespołu kuchennego, po prawej nad osią symetrii — wnętrze w wersji „dzień" (jadalnia — stół), pod osią symetrii wnętrze w wersji „noc" (sypialnia — tapczan).

Przekrój D widok na tylną ścianę nadwozia. Po lewej szafa ubraniowa, nad oknem — szafki, a pod nimi centralne oświetlenie wnętrza, pod oknem od lewej od osi symetrii — stół, po prawej — tapczan. Liniami przerywanymi zaznaczono zasłoną okna oraz „zespół okienny".

Przekrój E — widok na przednią ścianę nadwozia. Od lewej: u góry szafka nad kuchnią, pod oknem „zespół kuchenny". Widok wnętrza „sypialni" dla dzieci, po prawej pokazano wygląd otworu zabezpieczonego przed wypadnięciem dziecka (przez założenie drabinki wejściowej).

Przekrój F — wnętrze sypialni dzieci, zaznaczono dwuczęściowy materac, umieszczenie drabinki wejściowej oraz linią przerywaną — zasłonkę.

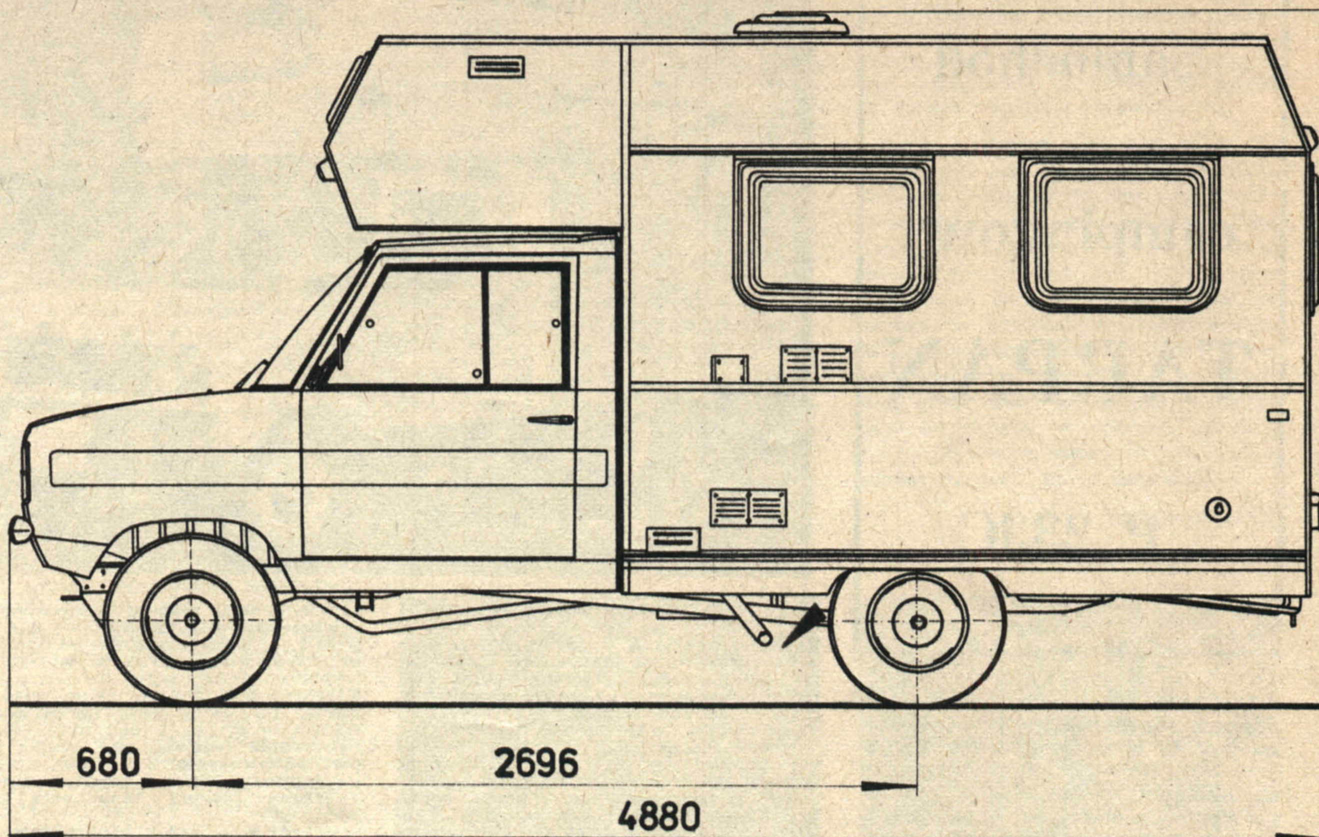
Przekrój G — wnętrze kabiny kierowcy, widok na deskę rozdzielczą.

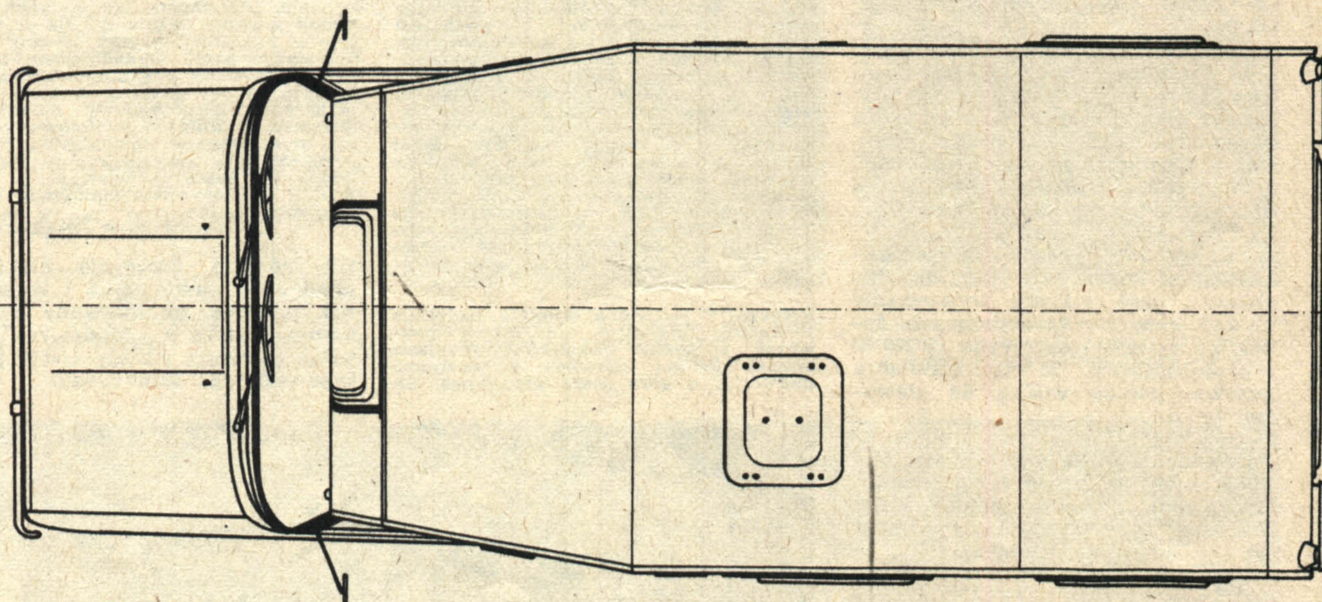
Rys. E — kierownica (odmienna fiatowska) skala 1:10.

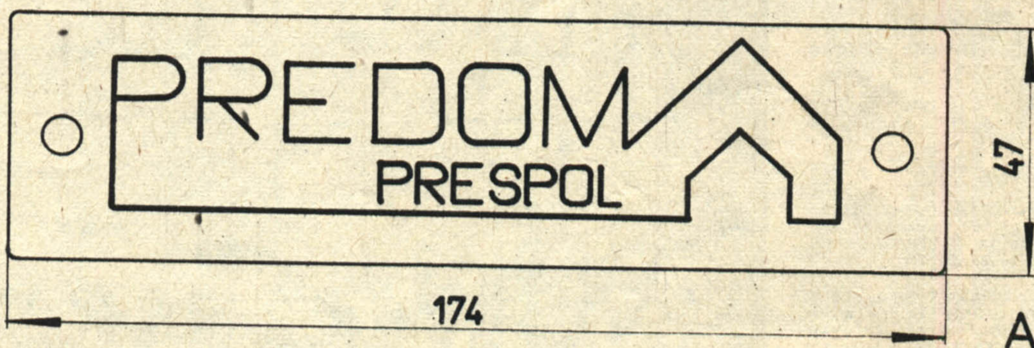
SŁAWOMIR DRĄŻKIEWICZ

Od redakcji. Szczegóły niektórych elementów zawieszenia i wyposażenia wnętrza publikowane były w numerze 10/75 r. „Modelarza", opisując pierwszą wersję (serii prototypowej) tego samochodu.




680
2696
4880



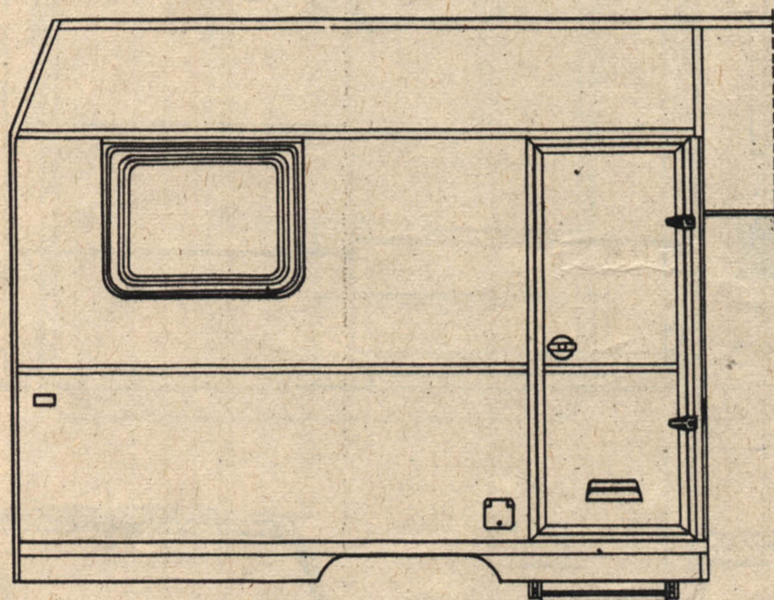

PREDOM
PRESPOL
47
174
A

2640

1402

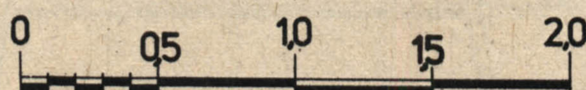
2100

1420

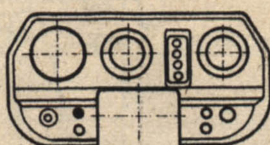




B



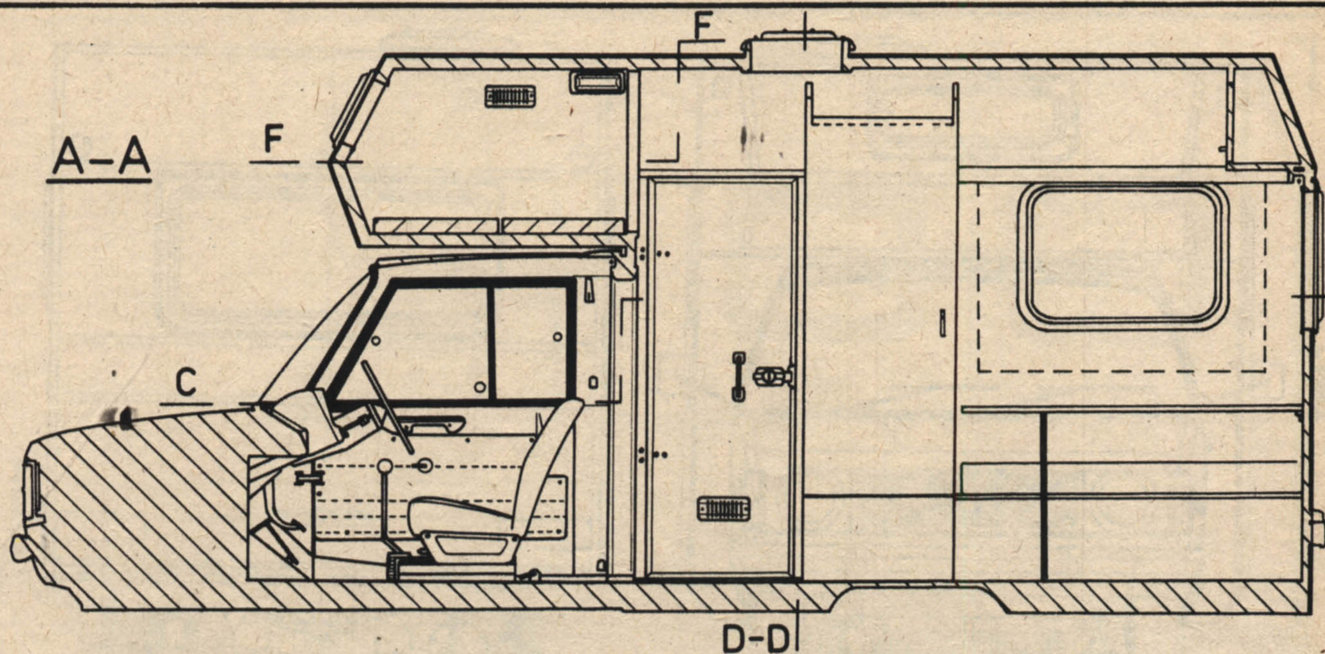


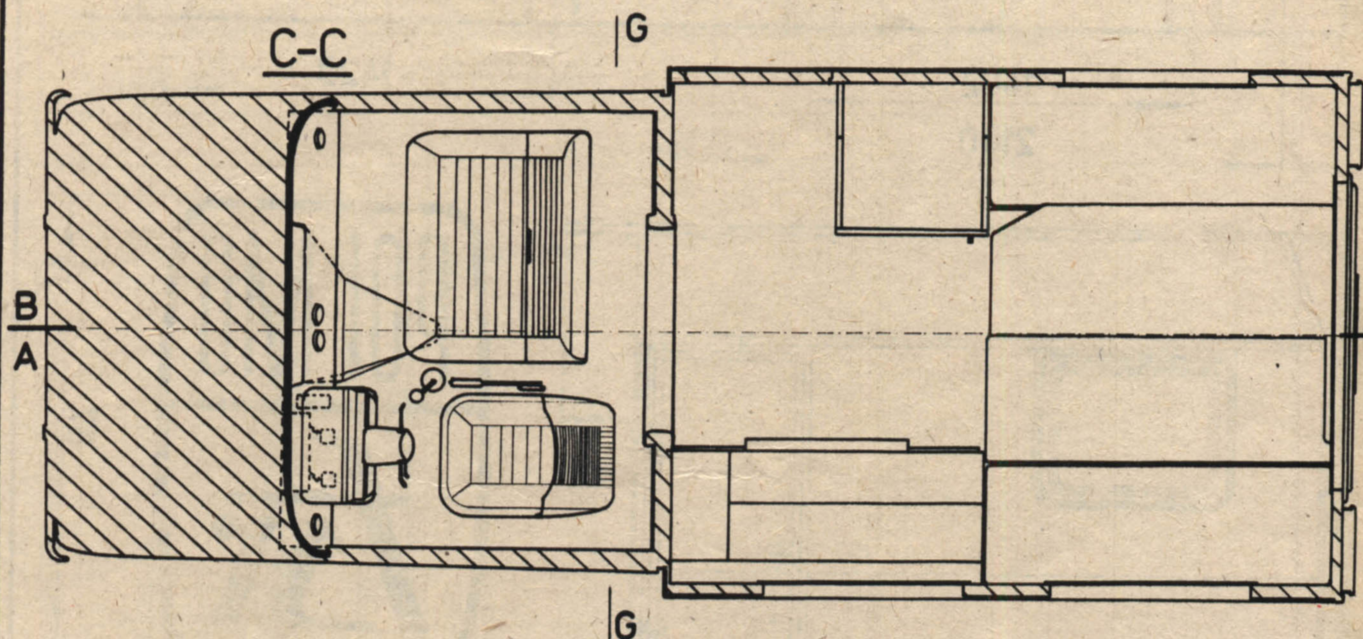


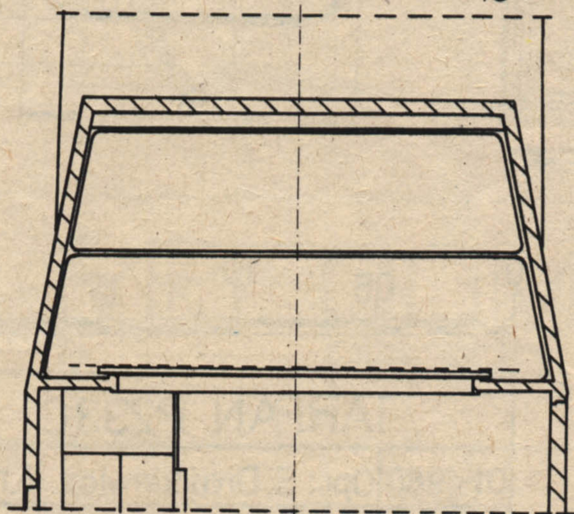
D

C

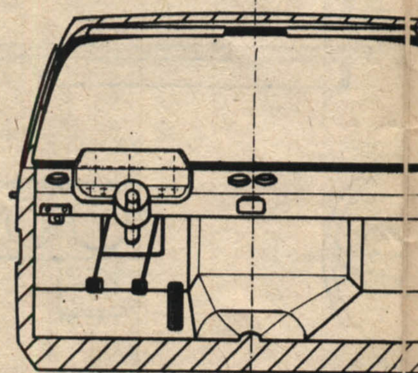
TARPAN P233C		
01-1980	Opr.: S. Drążkiewicz	II. rys. 2
	Kreślił: —— II ——	Nr. rys. 1



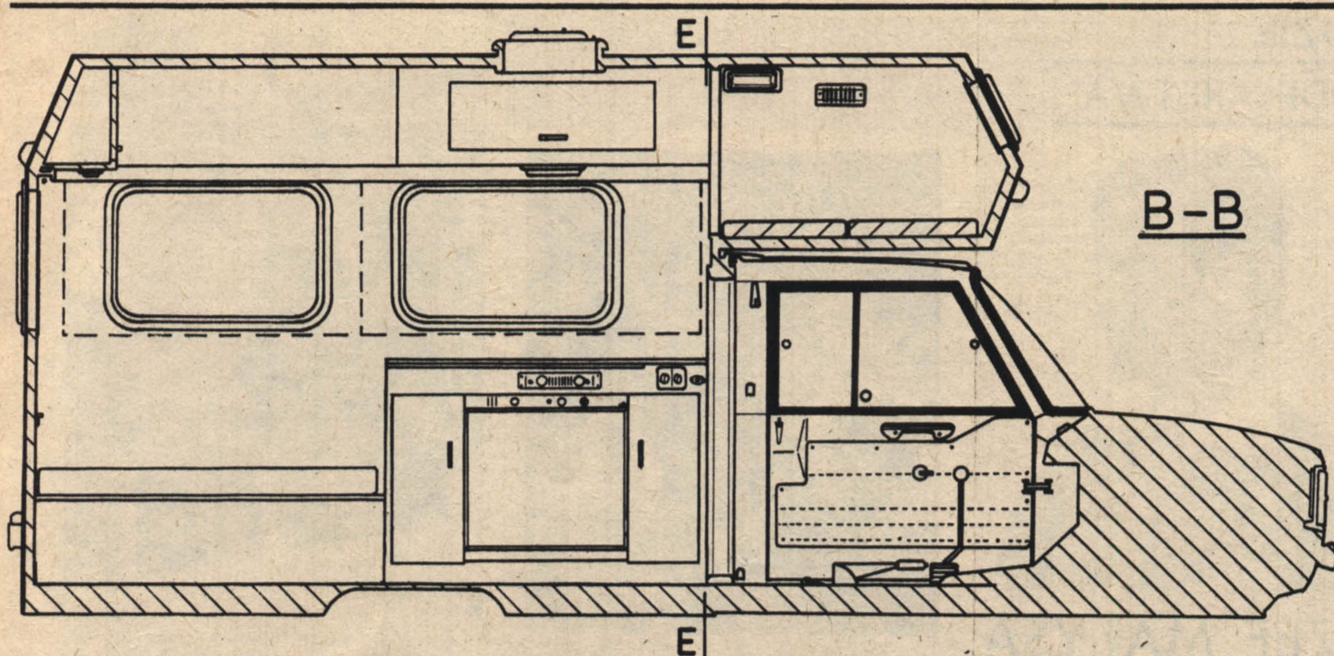


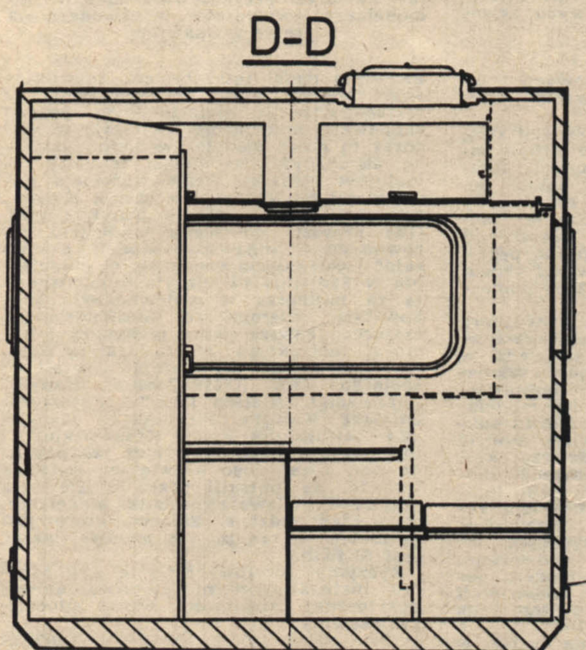


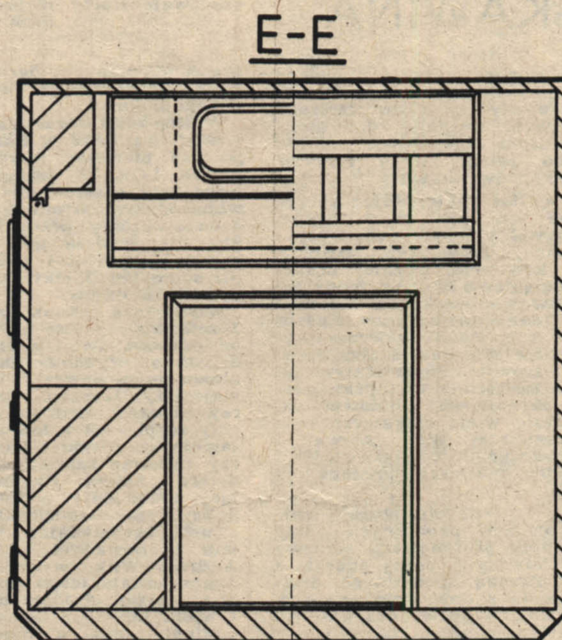
F-F



Moskwa

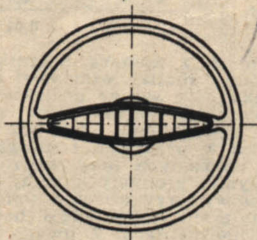






G-G

E





TARPAN P233C		
01-1980	Opr.: S. Drążkiewicz	Il. rys. 2
	Kreślił: —〃—	Nr. rys. 2



JÓZEF MAŁYSA — SKAWINA



Na torze modelarskim w Skawinie, setki młodych modelarzy odbywało pierwsze swoje starty w prawdziwych zawodach



Antoni Deręgowski, Józef Małysa i Artur Paciorek przygotowują medale dla modelarzy, zwycięzców w zawodach na torze w Skawinie

Do grona cenionego aktywu modelarskiego LOK zaliczany jest Józef Małysa ze Skawiny, znany szerokim rzeszom modelarzy, zawsze uczynny dla nich, cieszący się dużym szacunkiem i autorytetem wśród załogi swego zakładu pracy i mieszkańców Skawiny.

Urodził się w 1934 roku. Mając zaledwie piętnaście lat, ABC modelarskiej edukacji zdobywał w modelarni okrętowej prowadzonej przez inż. Witolda Stańczyka w Krakowie. Później nastąpiło dalsze pogłębianie wiedzy modelarskiej na skoszarowanym kursie dla modelarzy w Gdańsku-Oławiance, gdzie wykładowcami byli słynni wówczas modelarze: Stanisław Woźniak, Stefan Hebda, Leon Staniszewski. Józef Małysa po szkoleniu tym zachęcony do uprawiania modelarstwa okrętowego zbudował we własnym zakresie wiele ciekawych modeli jak: poławiaczy min „Mewa" i „Rybitwa", niszczycieli „Błyskawica" i „Burza", model masowca „Sołdek" i wiele innych.

W 1956 roku po odbyciu służby wojskowej w wojskach pancernych Józef Małysa w stopniu plutonowego rezerwy powraca do Skawiny z pełną energią i wewnętrzną potrzebą społecznego działania. Rozpoczyna z powrotem pracę w Hucie Aluminium, gdzie pracuje do dziś.

Wkrótce dzięki namowie Antoniego Deręgowskiego kierownika sekcji modelarstwa w Zarządzie Wojewódzkim LPZ, kol. Małysa przy Hucie Aluminium zakłada modelarnię lotniczą i rakietową, z miejsca znajdując duże zrozumienie u dyrektora huty mgr. inż. Karola Kotlarczyka i prezesa zarządu zakładowego LPZ Czesława Bonickiego. Modelarnia od razu zyskała miano dobrze prowadzonej placówki wychowawczej, a sukcesy sportowe modelarzy ze Skawiny w klasach modeli latających i rakietowych zdobyte na zawodach przysporzyły wiele słów uznania i podziękowania ze strony rodziców i rady zakładowej przy hucie dla instruktorów: Józefa Małysy i Władysława Wesołowskiego.

Wykorzystując dobrą atmosferę instruktor Józef Małysa wyszedł ze śmiałą inicjatywą budowy w czynie społecznym w Skawinie toru dla modeli latających na uwięzi. Inicjatywa spotkała się z życzliwością i poparciem zarówno dyrekcji huty, jak rady zakładowej i koła zakładowego LPZ.

Modelarze, pracownicy huty i mieszkańcy miasta przystąpili do niwelowania terenu pod przyszły tor, betonowania i asfaltowania. Naliczono wówczas, iż wartość społecznej pracy wszystkich przepracowanych godzin wyniosła około 400 tysięcy złotych, nie licząc materiałów budowlanych, ogrodzeniowych i innych ofiarowanych modelarzom przez dyrekcję huty.

W 1964 roku Józef Małysa święcił swój triumf. Na torze w Skawinie odbyły się po raz pierwszy zawody modeli latających LOK. W następnych latach na torze tym często odbywały się zawody wojewódzkie, strefowe, centralne. Modelarze, którzy przybyli na zawody do Skawiny, zawsze byli gościnnie przyjmowani, żywieni i kwaterowani. Chwalili sobie ten obiekt malowniczo położony wśród drzew.

Największą jednak zasługą instruktora Józefa Małysy jest to, że nieprzerwanie od przeszło dwudziestu lat, prowadzi w Skawinie ożywioną działalność szkoleniowo-wychowawczą wśród tamtejszej młodzieży. Wyszkolił ponad 500 modelarzy, którzy niejednokrotnie odnosili sukcesy za pięknie i dobrze latające modele samolotów i rakiet. Do modelarzy, którzy chlubnie zapisali się w kronice modelarni, należą: Zygmunt Słapak, latający przed laty pięknym modelem redukcyjnym radzieckiego bombowca „Tu-2", zadziwiając realistycznym lotem i chowanym w locie podwoziem, Andrzej Wilk, wykonawca modelu redukcyjno-latającego polskiej konstrukcji M-9, Leszek Fiolka, Ryszard Przebinda i wielu innych.

Minęły lata, a modelarnia LOK w Skawinie nadal tętni życiem. Instruktor Józef Małysa, mimo różnych trudności w zaopatrzeniu materiałowym potrafi zaopatrzyć modelarnię. Powstają w niej coraz to nowe modele swobodnie latające, akrobacyjne na uwięzi, makiety samolotów i rakiet. Znów wyrastają nowi, zdolni modelarze, jak Marek Kozera, Zbigniew Najder, Marek Turek i inni. Gdy przyszło do oceny modelarni zarówno za wykonawstwo modeli, poziom zajęć i osiągnięcia sportowe, to modelarnia w Skawinie zwyciężyła inne, uznano ją za najlepszą w województwie krakowskim. Zasługa to niestrudzonego, mającego zawsze pełno pomysłów i humoru, instruktora Józefa Małysy. Pierś jego zdobi za wieloletnią działalność społeczną Złoty Krzyż Zasługi, odznaki: „Zasłużony Działacz LOK", „Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej", odznaka „Za Zasługi dla Ziemi Krakowskiej" i inne dające satysfakcję, lecz jak powiada pan Józef, jego największą radością jest to, że potrafił przez długie lata przetrwać ze swoją gromadką modelarzy, dając jej godziwe, zajęcie, które jest potrzebne w tak małym mieście, jakim jest Skawina.

Życzymy Józefowi Małysie zasłużonemu instruktorowi modelarstwa dalszej pożytecznej działalności, wśród młodzieży Skawiny.

S. SMOLIS

---

ciąg dalszy ze str. 21

$$S_2 = S + S_1 = 507{,}7 \times 10^{-6}\ m^2$$

$$d_2 = \sqrt{\frac{4 S_2}{\pi}} = 25{,}42 \times 10^{-3}\ m = 25{,}42\ mm$$

A więc wymiary gabarytowe tak wyliczonych tłumików w obu przypadkach są prawie identyczne. Należy jednak zauważyć, że oba tłumiki zostały dobrane tak, że ich największa efektywność nie wypada dla częstotliwości 455 Hz Częstotliwość najefektywniej tłumiona dla tłumika z komorą szeregową wynosi

$$f_{rez} = \frac{kL \times c}{L \times 2\pi} = \frac{1{,}6 \times 560}{0{,}04 \times 2\pi} = 3565\ Hz,$$

a dla tłumika z komorą bocznikową $f_{rez} = 827{,}3$ Hz. Jeżeli dokonamy analizy widmowej hałasu emitowanego przez silnik przekonamy się, że projektowanie tłumika najbardziej efektywnego dla częstotliwości większej od podstawowej ma swoje uzasadnienie. Jak już wspomniano w poprzednim odcinku w praktyce, z uwagi na niespełnienie szeregu warunków założonych przy wyprowadzeniu powyższych zależności, wyniki zrobionych tutaj obliczeń stanowią jedynie etap wyjściowy przy konstruowaniu prawidłowego tłumika, a jego ostateczna weryfikacja następuje zawsze na drodze badań doświadczalnych. Z uwagi na ograniczone możliwości modelarzy w przeprowadzaniu takich badań nie zalecamy budowania zbyt złożonych tłumików, np. wielokomorowych i to składających się z komór szeregowych i bocznikowych równocześnie.

cdn.

Nasza biblioteczka

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności znów wydały ciekawą i potrzebną książkę dla modelarzy pt. „Modele halowe". Napisali ją dwaj najwybitniejsi fachowcy z tej dziedziny: Edward Ciapała i Ryszard Czechowski. Jak we wstępie książki zaznaczają autorzy w Polsce istnieje taka opinia, iż modelarstwo halowe jest kategorią ekskluzywną, uprawianą przez wąskie grono modelarzy. Pojęcie to naszym zdaniem i autorów książki jest błędne. Modelarstwo halowe może być uprawiane przez młodzież szkolną, a zawody modeli halowych mogą być organizowane niezależnie od pogody w różnych porach roku. Budowa modeli halowych nie wymaga specjalnych pomieszczeń i wydatków pieniężnych.

Książka na pewno będzie podręcznikiem dla tych, którzy pragną zająć się budową tzw. „mikromodeli". Czytelnik znajdzie w niej oprócz wybranych zagadnień teoretycznych również ciekawe opisy narzędzi potrzebnych do budowy i eksploatacji modeli, jak np. krajarki do gumy, przyrządu do kontroli kąta ustawienia śmigła. Ciekawie opisane zostały różne sposoby otrzymywania super cienkiej błony do pokrywania powierzchni nośnych modeli, przystosowywania naciągów gumowych, stosowania smaru do gumy itp.

Zamieszczono też przegląd modeli szkolnych jak również modeli halowych skonstruowanych przez mistrzów tej klasy. Na zakończenie autorzy opisali też jak należy przygotować model do lotów konkursowych, jak go sterować w hali i transportować.

Zalecamy ją wszystkim zainteresowanym, a szczególnie instruktorom modelarstwa w szkołach gdzie istnieje możliwość masowego urządzania zawodów „Mikromodeli".

Edward Ciapała i Ryszard Czechowski, Modele halowe z napędem gumowym. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności 1981. Format 20×25 cm. Objętość 140 str. Cena 36 zł.

„MODELARZ" POMAGA

Krzysztof Marcinowski — Oś. Piastowskie 102 m. 82 — 61-164 Poznań — posiada do odstąpienia — folię „Monokote" — czerwony metalic, „Plany Modelarskie" nr 44, 50, 51, 55, 60, 62, 63, 64, 66, 68, 69, i 80, wszystkie numery „Modelarza" z lat 1968—79, kompletne roczniki „Żagli" z lat 1974—1980 oraz numery z 1981 r. a także pojedyncze numery „Techniki lotniczej" z roku 1977.

Edward Skrzypczak — ul. Powstańców Śl. 7/7, 44-120 Pyskowice, woj. Katowice — poszukuje „Małego Modelarza" z lat 74, 75, 78 oraz „Małego Modelarza" — „Zamek Królewski" w Warszawie — w zamian oferuje „Plany Modelarskie: — francuski krążownik „DE GRASE", okręt liniowy „RICHELIEU", liniowiec rosyjski z 1700 roku „PRIEDIESTINACJA", Kliper herbaciany „ARIEL", 105-tysięcznik" z serii „Zrób to sam", samolot szkolno-treningowy „JAK-11", Samolot wielozadaniowy DE HAVILLAND DH98 „MOSQUITO" oraz „Horyzonty Techniki" nr 5/75, 2/79, 3/79, 6/79, 7/79, 9/79, 11/79, 12/79, 2/80, 3/80, 4/80, 6/80, 7/80, 10/80, 4/81.

Marek Strzałka — ul. Dobrzyńskiego 2/35, 37-500 Jarosław — posiada do odstąpienia roczniki „Małego Modelarza": 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1978, 1979, 1980, 1/81, numery „Planów Modelarskich": 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, numery „Modelarza" roczniki: 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1, 2, 3, 4, 5/1981 jak również książki pt: „Sekrety Modeli z Napędem Gumowym", „Profile Modeli Latających", „Paliwa i Smary w Technice Miniaturowych Silników".

Henryk Karolczyk — ul. Dzierżyńskiego 7 m. 6, 64-920 Piła — posiada do odstąpienia roczniki i pojedyncze numery „Modelarza" z lat 1955—1981 oraz „Plany Modelarskie" od nr. 1 do 100 oraz szereg książek o tematyce modelarskiej. Wykaz na życzenie po otrzymaniu znaczka i koperty.

Tadeusz Klimczyk — ul. Subisława 2SF/14, 80-354 Gdańsk — poszukuje różnych książek i czasopism zagranicznych (wojennomorskie), które wymieni za ok. 20 nr „Małego Modelarza" lub zapłaci gotówką. Podejmuje się także dostarczyć uproszczone planiki wszystkich amerykańskich i brytyjskich panceników z II wojny światowej.

Piotr Dymel — ul. P. Norblina 43, 40-748 Katowice-Podlesie — poszukuje „Małego Modelarza": 3/58, 10/59, 4,12/60, 2/61, 6/62, 6/65, 6,11—12/66, 4,12/68, 9/69, 3, 7, 10—11/70, numer dodatkowy z 1971 r., 6, 9/72, 12/73, 6—7/74, 7, 11/75, 4—5, 1—2/76 oraz innych numerów „Małego Modelarza". W zamian proponuje „Tygrysy" lub zapłaci gotówką.

Sławomir Ciężak — ul. Leonarda 9/37, 20-625 Lublin — poszukuje następujących numerów „Małego Modelarza": 12/61, 2/62, 7—8/62, 10/63, 3/64, 11/65, 12/65, 9/66, 11/68, 4/71, 11/72, 5/75, 10/76, za które zapłaci gotówką.

Edward Gudziński — ul. Reymonta 21, m. 286, 01-840 Warszawa — posiada model samochodu RC w skali 1:12 „Porsche 935" i „Porsche 917" firmy Tamiya oraz zapasowe komplety opon do w/w modeli. Zgłoszenia wyłącznie pisemne.

Andrzej Ruszel — ul. Zamenhofa 32/15, 40-379 Katowice 14 — posiada do odstąpienia „Plany Modelarskie" z rysunkami „Smoka", „Victory" i „Vasa" w zamian pragnie otrzymać książki popularnonaukowe.

Dariusz Augustyn — ul. Nowotki 13/2 m. 59, 15-082 Białystok — poszukuje numerów „Małego Modelarza" z lat 1959—1979 z planami statków, okrętów i samolotów. W zamian oferuje znaczki pocztowe i książki z serii „Żółty Tygrys" lub zapłaci gotówką.

Piotr Wycisk — ul. Armii Czerwonej 168, 44-237 Bełk — poszukuje aparatury Simprop super-2. Nadajnik może być uszkodzony i bez akumulatorów. Wszelkie warunki do uzgodnienia, odpowie na każdy list.

Adam W. Janica — ul. W. Broniewskiego 9/31, 41-800 Zabrze — posiada do odstąpienia luźne numery „Małego Modelarza", „Modelarza", „Typy Broni i Uzbrojenia" oraz radzieckie: „Modelist konstruktor", „Technika Młodzieży". Za w/w może odstąpić znaczki pocztowe, monety, miniatury odznaczeń oraz inne akcesoria do uzgodnienia. Gotówka nie wchodzi w rachubę.

Jan Fabisiak — ul. Chopina 6 m. 12, 05-800 Pruszków — sprzeda lub zamieni elektryczny regulator prędkości obrotowej napędowego silnika elektrycznego do współpracy z aparaturą proporcjonalną I max = 15A.

Waldemar Wolski — ul. Waryńskiego 2/6, 85-320 Bydgoszcz — posiada do odstąpienia numery „Małego Modelarza", „Plany Modelarskie", „Modelarza", „Skrzydlatą Polskę (wszystko z lat 1978—1981), modele 1:72, katalogi firm zachodnich i książki modelarskie. Wykaz po przesłaniu koperty ze znaczkiem pocztowym.

Janusz Smoliński — ul. Koszalińska 2/54, 76-200 Słupsk — poszukuje numerów „Małego Modelarza": 2/67, 5/67, 10/67, 1, 4, 12/68, 2—3, 6, 9/69, 2, 4/73, 6/75, 1—2, 6/76, 3/77, 5/78. W zamian oferuje zeszyty „Relaxu" nr 3, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 25, „Alfa" zeszyt 3 i 5, „Tygrysy" lub gotówkę.

Wiesław Zinkiewicz — ul. Kalinowskiego 11-15 Lit. SSR m. Wilnius — 9 — pilnie poszukuje numerów „Małego Modelarza" z planami okrętu historycznego HMS „Victory" oraz innych historycznych okrętów żaglowych. W zamian oferuje znaczki pocztowe o różnych tematach oraz „Małego Modelarza" z planami okrętu podwodnego „Dzik". Nawiąże korespondencję.

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.

Redaguje zespół w składzie: BOGDAN GABRYSIAK, Wacław KRAWCZYK (red. naczelny), Jan MARCZAK, Edmund OSIŃSKI, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Wojciech SZANTER, Paweł WŁODARCZYK, Zygmunt KOWALCZYK (oprac. graficzne), Marian KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51, wewn. 90. Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny, do 10 marca na II kwartał roku bieżącego, do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego, do 10 września na IV kwartał roku bieżącego. Cena prenumeraty: kwartalnie 18 zł, półrocznie 36 zł, rocznie 72 zł. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie, Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne. Zam. 3010. Nakład 50 000 egz. L-96. INDEKS 36543.



„MYŚLĄCE" AUTO

Myśl stworzenia zaprogramowanych pojazdów, które by obsługiwały określone punkty docelowe bez załogi ludzkiej, zaprząta od dawna umysły wynalazców. Pomysł ten wykorzystała zabawkarska firma General Mills wypuszczając na rynek modele samochodów, z napędem elektrycznym, którym można zaprogramować setki tras, oczywiście na ograniczonym dystansie, przy użyciu widocznego w części tylnej mini-komputera.

PROM RAKIETOWY

Na tegorocznych „Dniach Krakowa" modelarze ze Skawiny zademonstrowali licznie zebranej publiczności model promu kosmicznego według własnej koncepcji konstrukcyjnej, który dla uciechy najmłodszych przewoził pocztę kosmiczną. Lot modelu był ograniczony dzięki uczepieniu go na lince nylonowej.

Fot. S. Smolis





NOWY JUMBO-JET

Konstrukcje lotnicze zawsze pobudzały wyobraźnię młodzieży. Wychodząc z tego założenia firma Fischertechnik wypuściła na rynek nowy zestaw do składania największego samolotu świata, słynnego Latającego Słonia (Jumbo Jet 747) w wersji pasażerskiej dla 365 osób plus do 10 ton bagażu, który widzimy na tle nie mniej słynnego mostu londyńskiego Tower Bridge.

NOWA ERA

Po wielkim sukcesie plastikowych zestawów do składania samolotów, okrętów, pojazdów, itp. tzw. Plastic-Kit obecnie wielu producentów tych wyrobów lansuje nowe zestawy przeznaczone dla młodzieży w wieku 7—10 lat, składające się z łatwych do złożenia zestawów portów (na zdjęciu), lotnisk, baz kontenerowych, zajezdni różnych pojazdów, itp.



HALNY

Czechosłowacki modelarz Miroslav Šestak z Hulina zbudował model polskiego statku ratowniczego „Halny" w skali 1:25 (pływający, radiem sterowany) z dokumentacji zamieszczonej w „Planach Modelarskich". Wykonanie modelu jest na tak dużym poziomie, że M. Šestak zgłasza go do udziału w mistrzostwach świata w klasie C.

Fot. Modelař

